

172
4

DU BLOCUS MARITIME

Châteauroux. — Typographie et Stéréotypie A. MAJESTÉ.

DU

BLOCUS MARITIME

ÉTUDE

DE DROIT INTERNATIONAL ET DE DROIT COMPARÉ

PAR

PAUL FAUCHILLE

DOCTEUR EN DROIT

AVOCAT A LA COUR D'APPEL DE PARIS

PARIS

LIBRAIRIE NOUVELLE DE DROIT ET DE JURISPRUDENCE

ARTHUR ROUSSEAU, ÉDITEUR

14, RUE SOUFFLOT ET RUE TOULLIER, 13

1882

A MONSIEUR LOUIS RENAULT

PROFESSEUR DE DROIT DES GENS A LA FACULTÉ DE PARIS

PROFESSEUR A L'ÉCOLE DES SCIENCES POLITIQUES

TÉMOIGNAGE

DE RECONNAISSANCE ET DE RESPECTUEUSE SYMPATHIE

ÉTUDE

SUR LE

BLOCUS MARITIME

INTRODUCTION

Le blocus est une mesure de guerre qui consiste à cerner un port ou une portion de côte, au moyen de forces navales permanentes, de façon à empêcher toute communication, et principalement tout commerce avec le dehors par la voie de la mer.

Dans sa notion la plus simple, cette opération est assurément un des modes primitifs et naturels de la guerre. Les animaux de proie savent par instinct s'établir au pied d'un arbre, pour attendre que la faim oblige à en descendre le voyageur qui a cherché un asile dans le branchage de cet arbre ; et il n'y a pas de horde sauvage, ou de troupe barbare, qui ne s'avise d'investir, en rase campagne, la case ou le fort où son ennemi se tient renfermé.

Cependant, le blocus n'a apparu que fort tard dans le droit et dans la pratique des nations; il faut aller jusqu'à la fin du XVI[e] siècle pour trouver quelque application de ce moyen de guerre.

C'est qu'avant cette époque, l'établissement d'un blocus était tout à la fois inutile et impossible.

L'institution du blocus était d'abord impossible. Car, pour intercepter réellement toute communication maritime d'un port avec le dehors, il faut placer devant ce port des vaisseaux de guerre de forte construction et armés d'une artillerie formidable et à longue portée ; et, avant le XVI[e] siècle, les États ne possédaient que des navires de petite dimension et dépourvus d'artillerie. « Les armes à feu, dit Cauchy (1), avaient été inventées vers le milieu du XIV[e] siècle. Mais, que de temps et d'effort ne fallut-il pas pour construire des vaisseaux de guerre capables de s'embosser, comme des forteresses immobiles, à proximité d'une place ennemie, et installer à bord de ces navires des pièces de siège servies avec une précision telle que le passage entre les feux croisés de ces batteries flottantes fût interdit non seulement de droit, mais de fait? C'est à ces conditions seulement que la théorie moderne du blocus est devenue possible. »

Le blocus aurait-il été possible avant le XVI[e] siècle, que les belligérants ne l'auraient pas employé comme mesure de guerre; car le besoin ne s'en faisait nullement sentir : les effets que cette opération produit, la cessation du commerce avec l'ennemi, pouvaient alors être atteints par des moyens souvent plus efficaces et toujours plus commodes.

(1) E. Cauchy, *Le droit maritime international, considéré dans ses origines et dans ses rapports avec les progrès de la civilisation ;* t. I p. 300.

Aux temps les plus anciens, en effet, la guerre interrompait immédiatement les relations commerciales entre les ennemis, et elle autorisait encore les belligérants à interdire, par leur seule volonté, toute espèce de commerce entre les étrangers et les nations en guerre.

Sans doute, nous connaissons peu de choses du droit public maritime de l'antiquité; mais ce que nous en savons suffit pour affirmer ces principes. Sur mer comme sur terre, la guerre était une lutte de tous contre tous, *bellum omnium contra omnes*, et on sait que les Romains n'ont jamais éprouvé le plus léger scrupule sur le droit de butin. De plus, la notion de neutralité n'existait pas : les peuples qui n'étaient pas des alliés étaient des ennemis.

Au moyen âge, nous retrouvons, au début, les mêmes idées. Les passions religieuses avaient divisé les peuples de l'univers en deux grandes nations, les chrétiens et les non-chrétiens ; et les papes, alors tout-puissants, ne reconnaissaient aucun droit aux infidèles. Ceux-ci étaient pour les chrétiens ce que les étrangers étaient pour les Romains, des ennemis qu'il fallait écraser. Il ne pouvait donc s'agir d'aucun commerce entre ces peuples ; « tout commerce, déclaraient les bulles des papes, est absolument prohibé avec les infidèles ». Mais la papauté ne maintint pas toujours ces principes rigoureux, car elle en vint bientôt à défendre seulement certains commerces spéciaux (bois, grains et armes) avec les ennemis de la religion (Bulle de Boniface VIII en 1302).

A cette époque, la guerre déclarée produisait des résultats analogues dans les rapports des nations chrétiennes. Tout commerce était absolument défendu, non seulement entre les sujets ennemis, mais encore entre les belligérants et les neutres : des traités de 1304, 1314, 1315 et 1346, signés par l'Angleterre, la France, la

Flandre et le Brabant, avaient obligé la nation neutre à rompre *tout* commerce avec l'ennemi du belligérant signataire, et des ordonnances britanniques de 1315 et 1337 avaient stipulé des Etats neutres la cessation de toutes relations avec les ennemis de l'Angleterre, les Écossais.

Dans cette période, le blocus ne pouvait donc avoir aucune utilité; et cela n'est pas moins vrai pour l'époque suivante. En effet, tous les traités du XV[e] siècle ont empêché les neutres de porter aux belligérants des marchandises, neutres ou ennemies, quelles qu'elles soient, et ils ont confisqué la propriété ennemie trouvée sur un bâtiment neutre (1406, 1417, 1426, Angleterre et Bourgogne; 1460, Angleterre et Gênes; 1468, Angleterre et Bretagne) (1). Les vexations dont les neutres étaient victimes soulevèrent fréquemment des protestations. En 1434, les délégués des villes hanséatiques réunis à Lubeck délibéraient au sujet des violations faites à leurs privilèges; en 1493, les mêmes villes se plaignirent vivement des pertes que leur infligeaient les procédés du roi de Danemarck et de son allié le roi d'Écosse, alors en guerre contre le roi de Suède; ces princes avaient interdit tout commerce avec l'ennemi. Malheureusement, durant sa période de splendeur, de 1373 à 1494, la puissante ligue appliqua la doctrine qu'elle condamnait chez les autres peuples et dès qu'elle était engagée dans une guerre, elle prohibait tout négoce des neutres avec ses adversaires.

Mais, avec le XVI[e] siècle les restrictions au commerce neutre commencent à disparaître. Les neutres ont désormais le droit de transporter aux belligérants des marchandises neutres, si elles ne constituent pas de la contrebande de guerre ; et cette contrebande, que quelques rares

(1) Le *Consulat de la mer*, recueil d'usages rédigé au XII[e] ou au XIV[e] siècle, contenait déjà cette règle.

traités du XVe siècle mentionnaient déjà sans la définir (1406, 1471, Angleterre et Bourgogne), est maintenant précisée de manière à éviter toute extension capricieuse. Toutefois, à ce moment et dans la première moitié du XVIIe siècle, l'énumération des objets de contrebande est encore assez large : outre les armes et les munitions de guerre, elle comprend les vivres, l'argent et généralement tout ce qui peut alimenter les hostilités ; et, même, certains traités ont encore défendu aux neutres tout commerce avec l'ennemi (1604, Espagne et France ; 1614, Suède et Provinces-Unies). Mais, à partir de 1646, la doctrine se fixa, et depuis cette époque, sauf de rares exceptions dues à l'Angleterre, la contrebande a été limitée aux seules armes et munitions de guerre.

On voit donc qu'à partir du XVIe siècle les nations en guerre pouvaient avoir quelque intérêt à établir des blocus, car c'était pour un belligérant le seul moyen de priver son ennemi de *toute* relation commerciale avec les peuples neutres. Aussi, ce fut à cette époque que le droit de blocus commença à apparaître dans les actes conventionnels, mais d'une manière encore obscure et assez confuse. Tous les traités conclus à la fin du XVIe siècle et pendant le XVIIe siècle, après avoir mentionné les objets de contrebande, se bornaient à déclarer que le commerce des autres denrées était libre, « sauf avec les places assiégées, bloquées ou investies ». Des énonciations aussi vagues ne devaient pas suffire à sauvegarder les droits des neutres, et elles devaient au contraire fournir aux belligérants un moyen facile d'arriver, par le blocus, à une défense du commerce aussi étendue qu'anciennement. Ce fut en effet ce qui arriva : les Pays-Bas, en 1584 et en 1630, et l'Espagne, en 1663, déclarèrent bloqués tous les ports de leur ennemi sans placer devant ces ports des forces suffisantes

pour en interdire réellement l'accès. Des progrès restaient donc à faire dans le droit du blocus ; il fallait définir exactement cette opération de guerre et indiquer les conditions auxquelles elle pouvait interdire légitimement le commerce des neutres. Ces progrès furent réalisés, à la fin même du XVII° siècle, par trois traités de 1662, 1667 et 1674 qui exigèrent expressément la réalité de l'investissement (1662, Hollande et Alger ; 1667, Hollande et Suède ; 1674, Hollande et Angleterre).

Le droit de blocus fut d'une utilité plus grande au XVII° siècle qu'au XVI°. Avant 1604, le blocus n'avait d'intérêt que pour prohiber le commerce neutre portant sur des denrées neutres non de contrebande ; après cette époque, il eut encore un intérêt à l'égard du commerce neutre portant sur des marchandises ennemies non de contrebande ; en effet, tandis qu'au XVI° siècle tous les traités admettaient la confiscation de la propriété ennemie sous pavillon neutre, les conventions du siècle suivant, surtout celles de la seconde moitié, proclamèrent au contraire la liberté de pareils chargements.

Tout ce que nous venons de dire du XVII° siècle, nous pouvons le dire également pour le XVIII°, au moins jusqu'à la guerre de l'indépendance américaine. Le cercle de la contrebande est toujours assez restreint, la propriété ennemie reste libre sur navires neutres, et les conventions ne posent pas davantage les limites du blocus, elles se bornent d'ordinaire à constater seulement l'existence de ce droit. Aussi, les belligérants continuèrent-ils à abuser beaucoup du droit de blocus ; aussitôt les hostilités ouvertes, les nations en guerre déclaraient bloqués tous les ports ennemis sans se mettre en peine d'envoyer un seul bâtiment pour exécuter l'investissement, et ainsi, au moyen d'une proclamation, elles enlevaient aux neutres tout

commerce avec les lieux frappés d'une interdiction qui ne leur coûtait qu'un coup de plume. Quelques rares traités avaient bien essayé, pendant cette période, de restreindre le blocus dans des limites plus étroites (1742, Hollande et France ; 1753, Hollande et Deux-Siciles) ; mais la pratique n'en avait pas moins continué à commettre les plus ruineux abus de la force : l'Angleterre s'attachait de plus en plus obstinément au système des blocus fictifs ou sur le papier, et sa cour d'amirauté jugeait expressément en 1780 que « la Grande-Bretagne, par sa position insulaire, *bloquait naturellement* tous les ports de l'Espagne et de la France ».

Cette année 1780 a marqué une ère nouvelle dans le droit maritime moderne : la théorie du blocus se précise et s'améliore. Une déclaration du 28 février 1780, rendue par une ligue dite de la neutralité armée et composée des puissances maritimes de second ordre, décida en effet qu'on « n'accordait la dénomination de port bloqué qu'à celui où, par la disposition de la puissance qui l'attaque avec des vaisseaux arrêtés et suffisamment proches, il y a danger évident d'entrer ».

Cette convention, qui proclamait ainsi la doctrine du blocus effectif, n'eut pas toutefois les effets qu'on en pouvait attendre ; elle était apparue dans un moment trop peu propice, à la veille de la Révolution qui souleva contre la France républicaine tous les États monarchiques de l'Europe.

En un tel moment, il ne devait plus s'agir de combattre des ennemis ordinaires ; ce qu'il fallait écraser, c'était les « usurpateurs du gouvernement de la France qui cherchaient à entreprendre des crimes semblables dans les autres États », et, pour cela, tous les moyens étaient bons. « La France, disait l'Angleterre en 1793 par la bouche de

Pitt, doit être détachée du monde commercial et traitée comme si elle n'avait qu'une seule ville, qu'un seul port, et si cette place était bloquée et affamée par terre et par mer. »

De pareils abus devaient sans aucun doute amener une réaction. Celle-ci se produisit en effet, seulement elle fut bientôt suivie de nouveaux excès d'une violence inouïe :

En 1800, une seconde ligue de neutralité armée avait de nouveau exigé la réalité du blocus et avait ajouté au traité de 1780 cette autre règle que « tout bâtiment naviguant vers un port bloqué ne peut être regardé comme ayant contrevenu à la convention, que lorsqu'après avoir été averti par le commandant du blocus de l'état du port il tâche d'y pénétrer en employant la force ou la ruse ». Mais, en 1801, l'Angleterre, dans un traité avec la Russie, supprima ce nouveau principe et elle substitua au blocus réel une variété du blocus fictif, le blocus par simple croisière. De plus, de 1803 à 1814, pendant sa longue lutte contre la France, elle observa des mesures tellement rigoureuses que Napoléon, pour y répondre, dut recourir à son fameux système du *Blocus continental.* Cette époque fut le triomphe de toutes les violences : Blocus fictifs des côtes entières de l'ennemi, blocus de ports *neutres* occupés seulement par l'adversaire, confiscation en pleine mer des navires neutres allant vers les ports ennemis ou en revenant, telles furent en résumé les différentes mesures appliquées par les *orders in council* de l'Angleterre et par les célèbres décrets français de Berlin et de Milan.

Un usage aussi excessif du blocus fictif en fut toutefois la condamnation même. « L'abus était devenu si grand qu'il ne pouvait plus subsister. Les publicistes eussent peut-être perdu leur temps, en se bornant à démontrer *in abstracto* que si le blocus est légitime, c'est quand une

partie de la mer est occupée réellement par un certain nombre de vaisseaux. Mais les faits avaient parlé plus haut, et l'expérience était concluante. On savait que l'ancienne pratique internationale pouvait conduire à tous les excès parce qu'elle ne reposait sur aucun fondement et qu'il dépendait du caprice d'un peuple d'en élargir indéfiniment les effets (1). »

Aussi, depuis 1815, les traités, les lois intérieures et la pratique des nations ont-ils renfermé le droit de blocus dans ses justes limites, et ont-ils fait de la réalité des blocus une condition de leur légitimité. Une seule puissance résistait encore à l'admission de ces principes, mais elle fut bientôt forcée d'y adhérer aussi. L'Angleterre abandonna en effet ses anciens errements le 16 avril 1856, en signant la célèbre déclaration de Paris qui disait dans son art. 4 : « Les blocus, pour être obligatoires, doivent être effectifs, c'est-à-dire maintenus par une force suffisante pour interdire réellement l'accès du littoral de l'ennemi (2). »

Depuis cette déclaration, qui a fait époque dans l'histoire du droit maritime, les blocus fictifs ont toujours été formellement repoussés par les traités (v. 19 février 1878, Russie et Turquie), et ils n'ont été admis que deux fois par la pratique, en 1861 et en 1864, dans des circonstances d'ailleurs exceptionnelles : en 1861, il s'agissait pour les États-Unis du Nord de ramener à l'obéissance des sujets révoltés, et en 1864, il s'agissait pour le Danemarck de repousser par la force l'agression la plus injuste qu'on ait jamais vue.

(1) M. Arthur Desjardins, *Les derniers progrès du droit international; Revue des Deux-Mondes*, 15 janvier 1882, p. 349.

(2) Cette déclaration a été adoptée par toutes les puissances, sauf l'Espagne, les États-Unis et le Mexique, et le refus de ces puissances n'avait en aucune façon pour motif l'adoption du principe de l'effectivité du blocus.

Les traités du XIXe siècle ont fait plus encore. Reproduisant la règle introduite en 1800, ils ont décidé qu'une notification spéciale adressée par le commandant des forces d'investissement était nécessaire pour rendre le blocus obligatoire à l'égard des différents navires qui se présentaient devant la place. De plus, pendant ce siècle, des lois intérieures ont été rendues en grand nombre par les nations pour compléter la théorie du droit de blocus, et elles ont presque toujours réglementé suivant les vrais principes les diverses questions de détail qu'elles prévoyaient.

Aussi, on peut dire, avec Hautefeuille (1), que « la question du droit de blocus est l'une de celles qui ont fait le plus de progrès pendant le XIXe siècle ». Cependant, il faut le reconnaître, de nos jours il s'est produit sur un point un véritable mouvement de recul. Avant 1827, on n'avait jamais appliqué le blocus qu'en temps de guerre; aujourd'hui, au contraire, on soutient que l'état de blocus peut parfaitement exister entre deux nations, sans que celles-ci cessent pour cela d'être en paix. Nous verrons tout ce qu'une pareille prétention a d'insoutenable, et nous consacrerons une section entière à l'examen de ce sujet important : ce sera la section 1re de notre chapitre II.

Ce travail sur le *Blocus maritime* sera divisé en trois chapitres. Dans un premier chapitre, nous rechercherons si le blocus est une opération de guerre légitime et quel est son fondement. Dans un chapitre II, nous en indiquerons les conditions d'existence et de validité. Enfin, dans un troisième chapitre, nous verrons quels effets le blocus produit exactement et nous examinerons encore la théorie des violations de blocus.

(1) Hautefeuille, *Histoire du droit maritime international*, 2e édition ; p. 325.

Cette étude ne sera pas sans intérêt. Le blocus constitue encore aujourd'hui une opération de guerre très utile. C'est en effet, pour un belligérant, le seul moyen légitime de fermer un peuple ennemi au commerce du monde ; car la déclaration de Paris a formellement permis aux neutres de transporter à l'ennemi non seulement des marchandises neutres, mais encore les marchandises ennemies qui ne sont pas de la contrebande de guerre, et de plus la notion de contrebande tend de jour en jour à devenir plus restreinte. Bientôt peut-être le champ d'application du blocus sera encore plus étendu. Jusqu'ici la théorie du blocus n'a intéressé que les neutres : le navire ennemi avec sa cargaison ennemie étant saisissable dans tous les cas et même sur la haute mer, par cela seul qu'il tombe entre les mains d'un croiseur de l'autre belligérant, peu importe qu'il soit ou non coupable de rupture de blocus. Mais elle deviendra applicable aussi aux ennemis, lorsque le principe de l'inviolabilité de la propriété ennemie sous pavillon ennemi (1) sera consacré par le droit international, et le jour où ce principe sera reconnu par les nations n'est peut-être pas très éloigné de nous : défendu presque universellement par la science, il a été déjà admis par l'Italie en 1865 et par l'Autriche en 1866 et il a été appliqué par la Prusse en 1870, dans sa guerre contre la France.

Toutefois, nous ne saurions méconnaître que l'extension et la rapidité que les communications terrestres ont prises de nos jours, ont singulièrement diminué l'importance du blocus maritime : ce qu'une place bloquée ne peut importer ou exporter directement par mer passera par les pays neutres au moyen des voies ferrées. Désor-

(1) L'inviolabilité de la propriété neutre sous pavillon ennemi est aujourd'hui admise par le droit des gens (Déclaration du 16 avril 1856).

mais, avec le blocus, on pourra isoler une île, non une nation continentale. De plus, on peut dire dans une certaine mesure que les progrès de l'art naval ont également rendu l'établissement du blocus plus difficile : un belligérant aura d'autant plus de peine à éloigner d'une place ennemie les navires des neutres que ces navires auront une vitesse plus grande. Cependant, il ne faut rien exagérer. Car, en même temps que la navigation devient plus rapide, l'artillerie se perfectionne et le tir des canons devient de plus en plus étendu ; aussi, l'équilibre entre le belligérant bloqueur et le commerçant neutre ne sera guère troublé dans un sens désavantageux pour le premier. Un blocus pourra parfaitement être effectif, sans que l'Etat belligérant doive pour cela immobiliser des forces navales plus considérables : le nombre de vaisseaux nécessaire pour rendre un blocus réel est toujours en raison inverse de la puissance de l'artillerie de ces vaisseaux.

CHAPITRE PREMIER

LÉGITIMITÉ ET FONDEMENT DU BLOCUS MARITIME.

La guerre maritime fait naître des rapports nouveaux entre les nations engagées dans les hostilités et entre celles qui restent pacifiques. Le belligérant a le droit de nuire à son ennemi par tous les moyens directs qui sont en sa puissance, mais il a le devoir de respecter l'indépendance des peuples amis ; le neutre a de son côté le devoir de s'abstenir de toute hostilité et il a le droit de conserver entière et intacte son indépendance.

L'indépendance des nations les unes à l'égard des autres, l'absence de tout pouvoir supérieur appelé à juger leurs différends rendent les guerres nécessaires. La légitimité du droit de guerre ne peut être contestée. Sans doute, ce droit amène des résultats fâcheux ; mais, quels que soient les progrès de la civilisation, il ne saurait disparaître. Aussi, le droit international ne doit pas chercher à détruire la guerre ; il ne peut que s'efforcer d'en adoucir l'exercice et d'améliorer les moyens employés par les belligérants pour se nuire.

Ces moyens, dans la guerre maritime, sont de deux sortes.

Le belligérant s'attaque d'abord à la force militaire de son ennemi ; il cherche à détruire son armée, ses vaisseaux, son matériel militaire. C'est un moyen violent, car

il entraîne toujours l'effusion du sang ; il est néanmoins légitime : sans lui, la guerre n'existerait plus. A ce droit des belligérants correspond un devoir pour les peuples pacifiques. Ceux-ci ne doivent pas coopérer à la lutte par leurs dons ou leurs échanges; ils peuvent continuer à procurer aux deux parties les objets qui ne sont pas de nature à être employés immédiatement à frapper l'adversaire, mais ils doivent s'abstenir d'augmenter la puissance militaire des belligérants en leur fournissant les choses qui peuvent à l'instant même devenir des instruments de guerre : le commerce de la contrebande de guerre leur est interdit.

Un autre moyen en usage dans les guerres maritimes consiste à détruire le commerce de l'adversaire et à réduire ce dernier par la famine. Le belligérant empêche les communications entre le territoire ennemi et le dehors; dans ce but, il bloque ce territoire.

Ce moyen de guerre est-il légitime ?

On a le droit de se poser cette question, car le blocus pèse lourdement sur le commerce des peuples neutres, étrangers aux hostilités. C'est ainsi qu'en 1861, lorsque les États-Unis du Nord bloquèrent les ports américains du Sud, le commerce de la France fut largement atteint. L'exportation des vins à destination de ces pays devint à peu près nulle : de 25,489 hectolitres pour le mois de septembre 1860, elle tomba à 2,966 hectolitres pour le mois de septembre 1861 (1); et l'industrie cotonnière subit un préjudice plus important encore : la France qui consommait annuellement 700,000 balles de coton ne put, durant cette même année, tirer d'Amérique que 22,932 balles (2).

(1) Le *Constitutionnel* du 22 octobre 1861.

(2) F. Prevost et P. Pecquet, *Le Blocus américain*, Paris, 1861. — p. 17.

Le blocus américain eut aussi des conséquences fâcheuses pour l'Angleterre; pendant l'année 1861, le prix du coton devint presque le double de ce qu'il était l'année précédente, et à Manchester le nombre des journées de travail dut être réduit à trois par semaine (1).

Sans doute, ce sont là des résultats désastreux; mais, il faut bien le reconnaître, rarement le blocus en produira de semblables. S'ils furent tels pendant la guerre américaine, cela tient à ce que les États-Unis écartèrent abusivement les neutres du territoire sudiste, le blocus qu'ils déclarèrent ne fut pas toujours effectif. L'effectivité, qui pour tout le monde aujourd'hui est la condition essentielle de la validité d'un blocus, rend celui-ci moins terrible. Grâce à cette condition, en effet, le belligérant ne parviendra presque jamais à fermer aux neutres toute la côte ennemie et forcément quelques ports resteront ouverts au commerce pacifique. Alors même que la flotte belligérante serait assez considérable pour bloquer valablement la côte entière, le commerce des nations étrangères ne deviendrait pas pour cela impossible, il sera seulement rendu plus difficile et plus coûteux : c'est actuellement un principe reconnu qu'on ne viole pas un blocus maritime en envoyant des marchandises dans le port bloqué par un canal intérieur de navigation ou par tout autre moyen de transport par terre; et, par suite, un peuple neutre pourra continuer ses relations avec le peuple bloqué en faisant passer ses marchandises par le territoire de la nation voisine.

Si d'ailleurs il fallait prohiber le blocus par cette raison qu'il nuit aux neutres, il faudrait aller bien plus loin encore ; on devrait logiquement déclarer les guerres illé-

(1) Le *Moniteur universel* du 28 octobre 1861 ; — L'*Avenir commercial* du 29 septembre 1861.

gitimes. La guerre entraîne l'appel sous les drapeaux d'une partie de la population, l'occupation par l'ennemi de certains territoires et la destruction de certaines voies de communication; elle ralentit ainsi le commerce des belligérants, et ce ralentissement a forcément son contre-coup sur le commerce des neutres : l'importation et l'exportation diminueront.

Toutes opérations de guerre atteignent les neutres; elles ne sont illégitimes que si elles frappent ceux-ci directement. « S'il est vrai, dirons-nous avec Hautefeuille (1), que les peuples étrangers aux hostilités ne doivent pas souffrir de la guerre, s'il est constant que le belligérant ne peut employer aucun moyen de nuire à son ennemi qui frappe directement les peuples pacifiques, il n'est pas moins vrai, il n'est pas moins constant que ces peuples ont toujours à supporter les conséquences indirectes de la perturbation résultant de la guerre et de l'emploi fait par le belligérant des moyens légitimes et directs de nuire à son adversaire. »

Or, — personne ne le contestera, — le blocus est une opération de guerre qui s'adresse *directement* à l'ennemi, il ne touche les neutres que *par voie indirecte* (2).

De plus, envisagé dans les rapports des belligérants entre eux, c'est un moyen assurément plus légitime que les autres moyens en usage dans les guerres et qui sont cependant autorisés par tout le monde. Le blocus est, en effet, un moyen de forcer l'ennemi à se rendre sans le détruire, il n'entraîne comme conséquences immédiates ni effusion du sang, ni aucune de ces terribles catastrophes qui accompagnent inévitablement les batailles navales.

(1) Hautefeuille, *Des droits et des devoirs des nations neutres en temps de guerre maritime*, 3e édit. II, 183.

(2) V. Note de M. Rouher aux Chambres de commerce (10 septembre 1861); *Archives diplomatiques*, 1861, IV, 122.

Le blocus n'est-il cependant pas contraire à une règle de droit international reconnue par les publicistes modernes, à la règle que la guerre a lieu entre les États et non entre les particuliers ? On a pu le soutenir avec quelque semblant de vérité. Nous n'entreprendrons pas ici d'examiner si ce principe, encore bien peu observé en pratique, est exact; nous nous bornerons à remarquer que les droits des habitants du territoire ennemi subsistent pendant la guerre à la condition seulement que les nécessités de la guerre n'exigent pas qu'on en restreigne la portée. Inévitablement, les hostilités préjudicient aux intérêts des particuliers ennemis : les batailles ne peuvent pas se livrer dans les airs de façon à épargner les propriétés des citoyens. Les ressortissants d'un État belligérant ne deviennent-ils pas d'ailleurs des ennemis, quand ils prennent une part personnelle à la lutte que soutient l'État ? Or, n'aident-ils pas leur souverain, n'augmentent-ils pas ses moyens de résistance quand ils font le commerce ? Le commerce fait la richesse d'une nation, et une nation peut résister d'autant plus longtemps qu'elle est plus riche : plus une nation est prospère, plus en effet elle peut accroître sa puissance militaire. S'attaquer au commerce d'un peuple, c'est donc, ce nous semble, s'attaquer bien moins aux particuliers qui le font qu'à l'État qui en profite.

Enfin, si la cessation des communications du peuple ennemi avec le dehors porte d'abord atteinte à son commerce, par contre elle oblige ce peuple à chercher les moyens de se suffire à lui-même et elle stimule son génie commercial, elle aboutit fréquemment à la découverte de nouvelles matières destinées à remplacer celles dont on se trouve privé et à la création de nombreux établissements industriels qui fabriqueront les produits dont l'importa-

tion est devenue impossible. Le blocus, c'est la gêne dans le présent ; mais, c'est souvent aussi la richesse commerciale dans l'avenir. Le blocus continental, qui ferma la France aux étoffes de coton fabriquées en Angleterre, amena dans le nord du continent l'établissement de nombreuses fabriques de toiles de coton ; et, c'est de cette époque que date l'industrie française du coton si répandue aujourd'hui (1). C'est encore à la même époque que, la cochenille et l'indigo venant à manquer pour la teinture des tissus, on s'appliqua à étendre la culture de la garance et du pastel ; et qu'on remplaça la canne à sucre par la betterave dont la production est devenue de plus en plus abondante (2).

Le blocus maritime est donc un moyen d'attaque aussi licite que celui qui consiste à détruire les forces militaires de l'adversaire : il atteint l'ennemi directement, il touche les neutres d'une façon indirecte seulement. Mais quel est le caractère de cette interdiction de commercer avec les places bloquées ainsi imposée aux neutres? Résulte-t-elle des droits du belligérant ou de l'état de neutralité des nations restées pacifiques? Est-elle une restriction apportée par les belligérants à l'entière liberté du commerce neutre ou au contraire n'est-elle autre chose que l'exécution du devoir des neutres de s'abstenir des actes d'hostilité?

(1) Mémoire des propriétaires d'ateliers à filer le coton, à Lille, au ministre de l'intérieur (21 octobre 1808) ; *Registre aux mémoires de la Chambre de commerce de Lille*, tome I, p. 183, n° 39.

Signalons dans le même ordre d'idées, une instruction curieuse du ministre de l'intérieur, en date du mois de février 1808, qui chargeait les capitaines des bâtiments de l'État de rapporter des graines de coton pour les ensemencer et chercher ainsi à recueillir le coton sur le sol français lui-même. (Archives générales du royaume de Belgique, *Chambre de commerce d'Ostende ; papiers et correspondances sous le régime français*. Carton 747).

(2) Van Bruyssel, *Histoire du commerce et de la marine en Belgique*, 1861 ; II, 319. - *Journal du département du Nord*, n° 8 janvier 1812.

Cette question peut paraître futile au premier abord, elle est cependant d'une grande importance. Car, si on considère comme un droit des belligérants l'exclusion du commerce neutre dans la circonstance supposée, on arrive nécessairement à leur accorder un pouvoir sur les neutres, à enlever à ces derniers leur indépendance, et on aboutit à cette conséquence que la restriction du commerce peut être réglée, modifiée, étendue suivant la volonté de la nation en guerre. Si au contraire c'est un devoir des peuples pacifiques, ils sont dans l'obligation de le remplir et s'ils ne le font pas, ils peuvent y être contraints par la force des armes, seul moyen coercitif légitime entre les nations libres, mais leur indépendance reste entière.

Cette idée même qui établit l'intérêt de la question nous indique la solution qu'il faut admettre. Le neutre étant indépendant d'une manière absolue, un étranger, quel qu'il soit, ne doit pas pouvoir, en aucun cas, dicter des lois obligatoires pour lui : le fait de donner un ordre à un homme indépendant est une atteinte à sa liberté naturelle. Nous pensons donc que la notion du blocus ne dérive pas du droit des belligérants, mais se déduit du devoir des neutres de ne pas prendre part à la guerre.

Il existe d'ailleurs une similitude bien grande entre la restriction du commerce neutre relative à la contrebande de guerre et celle qui a trait au blocus ; et la contrebande de guerre, — cela est admis presque universellement aujourd'hui (1), — constitue un devoir du neutre. L'emploi du blocus comme moyen de guerre n'aboutit-il pas en réalité à rendre contrebande de guerre un commerce qui restait pacifique tant que le belligérant ne se servait que des modes de guerre ordinaires, ne s'attaquait qu'aux forces

(1) *Comp* : Hautefeuille, *op. cit.*, II, 72 ; Gessner, *Le droit des neutres sur mer*, 2e édit. p. 104.

militaires sans chercher à détruire son commerce? Quand une nation veut soumettre la puissance militaire de son adversaire, la neutralité oblige les neutres à ne pas entraver cette nation dans l'exercice de son mode de guerre en procurant à son ennemi les moyens de résister, c'est-à-dire des armes et des munitions. Lorsqu'un belligérant bloque une place ennemie pour détruire sa navigation commerciale et la soumettre par la famine, les neutres doivent cesser tout commerce avec cette place ; car continuer ce commerce serait la ravitailler, ce serait lui fournir les armes nécessaires à la défense et empêcher ainsi le belligérant d'employer contre son ennemi un moyen de guerre légitime : les vivres et autres produits commerciaux constituent en effet des moyens de résistance pour le peuple qu'on attaque par la famine, comme les armes et munitions de guerre sont des moyens de défense pour celui qui est attaqué au seul point de vue militaire. Le transport des premiers est donc, ce nous semble, un commerce de contrebande au même titre que le transport des seconds. Entre les deux cas, il n'y a pas d'autre différence que celle qui existe entre une interdiction plus étendue et une plus restreinte.

Tel est notre système ; il a sur les systèmes contraires l'avantage d'entraîner des conséquences essentiellement favorables aux peuples pacifiques. Ainsi comprise, la prohibition ne peut plus nuire aux droits et à l'indépendance des nations neutres, elle ne peut servir de prétexte aux nations en guerre pour ruiner le commerce et la navigation des autres. Elle reprend le caractère qu'elle n'aurait jamais dû perdre, le caractère de justice qui appartient à toutes les obligations imposées aux sociétés humaines par la loi primitive.

Cette opinion n'est cependant pas admise par les

publicistes. Sans parler des auteurs anglais qui, ne cherchant pas à donner au blocus une base théorique, se bornent à l'appuyer sur les décisions des tribunaux de prises de leur pays, tous en effet déduisent du droit des belligérants la restriction apportée par le moyen de guerre, le blocus, au commerce des peuples pacifiques (1). Pour certains, le blocus serait une interdiction de commercer imposée aux neutres par le belligérant en vertu des nécessités de la guerre ; pour d'autres, cette prohibition leur serait imposée par le belligérant en vertu de la conquête qu'il a faite d'une partie du territoire ennemi.

Nous examinerons plus loin ces systèmes ; indiquons dès maintenant les conséquences qui découlent de notre doctrine :

I. — L'interdiction des relations commerciales avec les lieux bloqués n'est point imposée aux neutres par les belligérants, elle est une conséquence même de cet état de neutralité qui oblige les peuples pacifiques à s'abstenir de prendre part aux actes d'hostilité. Cette idée nous amène aussitôt à poser cette règle importante : La prohibition de commercer doit atteindre également et dans la même mesure toutes les nations neutres. L'état de neutralité est en effet quelque chose d'absolu et d'invariable, il entraîne à la charge des nations qui l'embrassent certaines obligations déterminées qu'elles doivent remplir exactement sous peine de cesser d'être neutres.

Les droits des belligérants au contraire n'ont rien d'immuable, ils varient avec l'intérêt des parties et les exigences de la guerre. Déclarer que la restriction à la liberté du commerce neutre relative au blocus dérive d'un droit du belligérant, oblige à admettre que cette restriction peut être par lui réglée, modifiée, étendue suivant sa

(1) V. Hautefeuille, *op. cit.* II, 179 ; — Gessner, *op. cit.* 168.

volonté : les relations avec les lieux bloqués pourront ainsi être interdites à certains peuples neutres et permises à certains autres, selon ce qu'exigeront les besoins de la nation en guerre.

II. — L'idée que l'interdiction du commerce avec les points bloqués se déduit du devoir des neutres de ne pas prendre part à la guerre détermine encore l'étendue de cette prohibition. Quand un belligérant use de ce moyen légitime de nuire à l'ennemi, qu'on nomme le blocus, les neutres doivent cesser avec la place bloquée les seules relations que l'état de neutralité défend, c'est-à-dire celles qui gêneraient le belligérant dans l'exercice du blocus ; ils peuvent au contraire continuer celles qui ne constituent pas pour la nation bloquée des moyens de résistance ; les peuples en guerre ne peuvent pas leur défendre ces relations, car la notion du blocus ne résulte pas d'un droit des belligérants.

III. — La manière dont nous envisageons le blocus à l'égard des neutres produit encore certaines conséquences touchant la sanction des violations de blocus. En effet, si on pense que le respect du blocus par les neutres a son fondement dans l'état de neutralité et dans les devoirs que cet état impose, il faut considérer la violation d'un blocus comme une atteinte portée aux devoirs de la neutralité et un abandon de la qualité de neutre.

Cessant d'être neutres, les forceurs de blocus deviendront donc des ennemis et ils pourront être traités comme tels par le belligérant : ils ne pourront plus prétendre aux privilèges de la neutralité qu'ils ont dépouillée, seulement ils auront droit aux immunités des belligérants. Mais, au contraire, déduit-on le droit de blocus des droits des belligérants ? Voit-on dans l'exclusion des relations avec une place bloquée une défense imposée aux neu-

tres par la nation en guerre ? il faut aller plus loin. La violation d'un blocus sera alors la violation d'une loi du belligérant, et celui-ci pourra prononcer contre les coupables des peines proprement dites et les peines les plus sévères. Cela est surtout vrai, si, avec Hautefeuille, on voit dans la prohibition de pénétrer dans un port bloqué l'exercice du droit de souveraineté sur la portion de mer occupée par la flotte bloquante. Puisque c'est comme souverain de telle ou telle rade que l'état bloqueur défend aux neutres l'entrée de ce port, il doit logiquement pouvoir décréter contre les violateurs de cette défense des peines véritables et qui seront déterminées souverainement par lui ; en agissant ainsi il ne fera qu'user de sa juridiction suprême : l'étranger, en rompant un blocus a commis un acte coupable sur le territoire de l'état bloqueur ; il doit, par suite, subir les peines prononcées par le souverain dont il a essayé de frauder les droits. (Cf. Hautefeuille, *op. cit.* II, 225).

IV. — Le blocus est un *moyen de guerre* et les neutres doivent, *comme tels*, respecter la restriction qu'il impose à leur commerce. Le blocus ne peut donc exister sans la guerre, il n'y a pas de blocus pacifiques.

La neutralité oblige ceux qui embrassent cet état à ne pas aider un belligérant dans sa résistance aux moyens de guerre que son ennemi emploie. Lorsqu'une nation en guerre se sert de la famine comme moyen d'attaque, les neutres doivent donc respecter ce mode de guerre et ne pas transporter des vivres dans la place bloquée. Mais ce devoir ne s'impose à eux que si ce moyen d'attaque existe réellement, que si l'ennemi est mis par l'adversaire dans une situation telle que, livré à ses propres ressources, il serait inévitablement conduit à se rendre faute de subsistances. Il faut donc que la place soit entourée complète-

ment et réellement, de façon que l'accès en soit empêché du côté de la mer : le blocus doit être effectif.

Cela ne suffit pas. Un acte n'est véritablement obligatoire à l'égard d'un individu qu'autant que cet individu en a eu connaissance ; par conséquent, pour être respecté par les neutres, le blocus doit leur être notifié.

Ces dernières règles sont reconnues presque universellement. Les publicistes qui déduisent le blocus du droit des belligérants les admettent et ils les regardent comme parfaitement conciliables avec leur théorie. C'est là, ce nous semble, une prétention peu exacte. Ces auteurs, — au moins ceux qui considèrent la défense de communiquer avec les places bloquées, comme une interdiction imposée aux neutres en vertu des nécessités de la guerre, — auraient dû, pour être logiques, repousser de semblables conclusions. C'est ce que nous allons montrer en examinant cette doctrine.

M. Gessner, qui est le plus fidèle représentant de cette école, établit son système dans les termes suivants : « Le droit de blocus, dit-il (1), ne pouvant, comme le remarque très bien Hautefeuille, se déduire des devoirs des neutres, nous sommes forcés d'en chercher la cause dans la nécessité. La nécessité d'interdire aux neutres le commerce avec les ports bloqués, si l'on ne veut pas faire perdre toute son efficacité au blocus, au moyen le plus important d'arriver par la guerre maritime à des résultats et d'accélérer le rétablissement de la paix, cette nécessité a toujours été reconnue par les puissances et elle n'a fait naître d'aucun côté des réclamations de quelque importance. La nécessité d'accorder aux belligérants un pareil droit est donc suffisamment constatée; ce fait et la sanction historique qu'il a reçue suffisent pour donner au droit de blocus une base solide. »

(1) Gessner, *op. cit.*, 168.

Nous ne croyons pas, quant à nous, que cette base soit bien solide. Reconnaître comme fondement au blocus les nécessités de la guerre, c'est, à notre avis, substituer l'arbitraire au droit.

Ce système conduit d'abord à sacrifier les peuples neutres au profit des nations belligérantes, il oblige à donner au blocus une extension démesurée. Le droit de la nécessité ne peut en effet avoir ni bornes, ni règles. Permettre à un belligérant d'interdire aux neutres le commerce avec les places bloquées, parce que cela est nécessaire pour mener à bonne fin ses opérations, revient à considérer l'intérêt des peuples engagés dans les hostilités comme servant de seule mesure au droit des nations pacifiques; or, rien n'est moins susceptible de limites que les intérêts d'un État en guerre : celui-ci est seul juge des besoins qu'il éprouve, il est également le seul juge de ce qu'il doit exiger pour satisfaire à ses besoins; étant indépendant, il ne peut subir le jugement d'un étranger. Pourquoi dès lors permettrait-on au belligérant d'aller dans la défense de ses intérêts jusque-là et pas plus loin?

On arrive par suite à des conclusions désastreuses pour les neutres. S'il paraît au belligérant utile à ses intérêts de défendre non seulement l'entrée dans un port bloqué, mais aussi le simple affrètement et la seule destination des navires pour ce port, il faut le lui permettre. Il faut encore l'autoriser à se servir des blocus fictifs : s'il est nécessaire à la guerre entreprise par lui qu'il interdise le commerce neutre, il a le droit de déclarer bloqué le territoire ennemi et il importe peu qu'il ait à sa disposition des forces suffisantes pour fermer réellement ce territoire. Le droit de nécessité n'est soumis à d'autres lois que celles qui résultent de la volonté du belligérant. Qu'on n'objecte pas à celui-ci qu'il doit respecter les droits

des neutres, car il répondrait aussitôt : les nécessités de la guerre exigent que je n'en tienne aucun compte.

Ainsi, si on admet ce système, on doit accorder au belligérant le pouvoir de dicter des lois obligatoires pour les neutres. On doit encore lui permettre de faire exécuter ces lois par les moyens qui répondent le mieux à ses intérêts. Il faut donc autoriser les nations en guerre à infliger aux neutres qui violeraient un blocus les pénalités les plus rigoureuses. Les nécessités de la guerre ne conduisent-elles pas à empêcher, par tous les moyens, les neutres d'arriver au territoire bloqué, et la sévérité des peines ne constitue-t-elle pas un mode d'intimidation propre à les écarter de ce territoire ?

La théorie que nous combattons va plus loin encore. Elle détruit le droit international lui-même. En effet, comment songer à établir des règles fixes et uniformes, puisqu'il n'y a rien de plus variable et qui puisse être compris aussi diversement que les nécessités de la guerre ! Ainsi, pour arriver par la guerre à des résultats sérieux, il pourra être utile à tel belligérant de bloquer un port ennemi et en même temps de ménager une nation neutre dont il redoute la puissance maritime : ses intérêts lui conseilleront alors de n'interdire le commerce qu'à certains neutres seulement. Mais tel autre, n'étant pas soumis aux mêmes nécessités, pourra au contraire édicter une prohibition plus étendue et qui sera imposée à toutes les nations neutres. On trouve dans les Règles russes de 1869 une application de cette idée ; le § 100 déclare que *des navires neutres peuvent être admis dans un port ou une place bloquée après avoir obtenu préalablement à cet égard une décision du gouvernement qui opère le blocus ou du commandant du blocus* (1).

(1) Règles russes de 1869, § 100, citées par Bulmerincq, *Rapport de la*

L'arbitraire, — voilà donc le résultat auquel conduit logiquement la théorie de Gessner. Cela suffit, ce nous semble, à la faire rejeter.

Cette théorie des nécessités de la guerre est soutenue par la plupart des publicistes allemands, mais elle est ordinairement repoussée par les écrivains français. Ceux-ci considèrent le blocus comme une interdiction de commercer imposée aux neutres par le belligérant en vertu de la conquête qu'il a faite du territoire ennemi.

C'est Hautefeuille qui développe cette opinion avec le plus de détails. « Du moment, dit-il (1), où un belligérant a bloqué un port de son adversaire, il a fait la conquête de cette partie du domaine ennemi que nous avons appelée mer territoriale, il en est devenu le souverain et il a le droit d'y exercer les droits de la souveraineté. En vertu de ces droits, de sa toute-puissance et de son indépendance parfaite et absolue, il refuse à tous les étrangers la permission de traverser ses nouveaux États, il prohibe le commerce de transit sur ses possessions et ajoute à cette prohibition une sanction pénale analogue à celle qui est prononcée par presque toutes les lois de douane, la confiscation... Considéré à ce point de vue et d'après cette origine, le droit de blocus n'est pas en réalité une restriction de la liberté commerciale des peuples neutres, il n'est autre chose que le refus fait par un peuple de commercer avec les autres sur certains points de son territoire, l'interdiction du droit de transit, refus motivé par l'exercice d'un droit naturel et légitime, du droit de souveraineté. »

Cette opinion, qui déduit le blocus du droit de conquête

commission des prises maritimes à l'Institut de droit international, Gand, 1880 ; p. 380.

(1) Hautefeuille, *op. cit.*, II, 178, 181.

et de la souveraineté qui en est la conséquence, soulève des objections sérieuses. Nous ne pouvons pas l'accepter, et les motifs de notre décision à cet égard se trouvent résumés dans les trois principes suivants :

1° En matière de blocus maritime il ne peut s'agir de la conquête du territoire ennemi, il y a plutôt occupation militaire de ce territoire par la flotte belligérante.

2° L'occupation militaire ne transporte pas au belligérant une entière souveraineté sur les lieux occupés, elle lui donne seulement le droit de prendre les mesures nécessaires pour assurer la sécurité et pour arriver aux fins de la guerre.

3° La théorie examinée entraîne des conséquences fâcheuses pour les peuples neutres.

Reprenons, en les développant, chacun de ces principes, nous aurons ainsi réfuté la doctrine proposée par Hautefeuille.

1er principe. — En matière de blocus maritime, il ne peut s'agir de la conquête du territoire ennemi, il y a plutôt occupation militaire de ce territoire par le belligérant.

La conquête suppose une double condition : un objet susceptible d'être conquis et un certain fait qui rend légitime la prise de possession. Ces deux conditions existent-elles dans l'espèce ?

D'abord, la conquête peut-elle s'appliquer au territoire dont il est ici question ?

Ce territoire est ou la mer territoriale de l'adversaire ou la pleine mer, suivant que les vaisseaux chargés d'opérer le blocus se placent sur la mer territoriale ou en dehors de la portée du canon des côtes. Examinons successivement ces deux hypothèses.

Supposons en premier lieu que les bâtiments nécessaires au blocus stationnent sur la mer territoriale.

Dans cette situation, ces bâtiments prétendent que la partie de cette mer qu'ils occupent tombe en leur pouvoir et est par eux conquise. Une semblable prétention pourrait peut-être s'expliquer si la mer territoriale présentait les mêmes caractères que toute autre portion du territoire ennemi. Mais cela n'est pas. Le droit international ne reconnaît l'appropriation de la mer que comme accessoire de l'appropriation des terres : un État, en effet, n'a de droits sur les eaux qui baignent ses côtes que parce que cela est nécessaire pour la défense de ces côtes. Un peuple étranger n'a donc le droit de se dire souverain sur la mer territoriale de l'ennemi que s'il a déjà en sa puissance les terres riveraines ; or, un pareil fait ne peut point se produire lorsqu'un belligérant recourt au blocus pour nuire à son adversaire, jamais la côte bloquée ne sera au pouvoir de l'État qui établit un blocus : on ne bloque pas ordinairement son propre territoire.

Prévoyons maintenant la seconde hypothèse : les bâtiments nécessaires au blocus stationnent en dehors de la portée du canon des côtes et par conséquent sur une partie de la mer libre.

Hautefeuille soutient que, dans de pareilles conditions, on peut considérer comme conquise la partie de la mer territoriale qui environne le port bloqué. « L'artillerie des vaisseaux bloquants, dit-il (1), domine la mer territoriale et leur assure la juridiction sur cette partie des domaines de l'ennemi de la même manière que le canon, placé à terre, assurait au précédent souverain le domaine de toute la partie appelée mer territoriale. »

Cette théorie peut se réfuter par les arguments que nous avons déjà donnés. La mer territoriale n'appartient à un État qu'autant que celui-ci est propriétaire des terres,

(1) Hautefeuille, *op. cit.*, II, 181.

elle ne s'acquiert pas isolément, et surtout elle ne peut pas — comme le décide ce système — être conquise comme accessoire de la domination sur la haute mer.

Hautefeuille estime en effet que la haute mer peut, dans une certaine mesure, devenir la propriété d'une nation. « En supposant, écrit-il (1), que les vaisseaux formant le blocus se trouvent trop éloignés de la côte pour que leur artillerie puisse battre sur la mer réservée, il y aurait lieu de dire que chaque bâtiment acquiert à son souverain la possession réelle et par conséquent le domaine de la partie, même libre, de la mer qu'il occupe et les lui conserve tout le temps qu'il reste à la même place. »

Nous ne pouvons adopter une semblable théorie. L'admettre serait supprimer un principe incontestable de droit international, ce principe qui établit la liberté des mers et qui interdit à toute nation d'en contester l'usage à une autre. La mer, par sa nature même, n'est susceptible ni d'appropriation, ni de souveraineté, elle ne peut pas être possédée ou détenue exclusivement et effectivement. Alors même que cela serait, il n'en résulterait point pour cela l'obligation pour les neutres de ne pas traverser la ligne de blocus : les vaisseaux bloquants ne sauraient jamais être assez nombreux et avoir sur mer une position assez fixe pour s'approprier une bande de territoire *continue et non interrompue ;* forcément, il restera toujours entre ces vaisseaux quelques passages qui ne seront pas occupés et qui, par suite, resteront libres et ne pourront pas être interdits aux autres nations. Car, d'après Hautefeuille lui-même, toute partie de l'océan non occupée réellement par un belligérant, n'est pas soumise à sa juridiction : « Un bâtiment de guerre, dit-il (2), ne peut pas,

(1) Hautefeuille, *op. cit.*, II, 182.
(2) Hautefeuille, *op. cit.*, I, 258.

comme le territoire continental, rendre territoriale toute l'étendue de mer qui l'entoure jusqu'à la plus forte portée de ses canons. »

Ainsi, ni la haute mer, ni même la mer territoriale, ne peuvent être conquises. Un autre motif oblige encore à repousser l'idée de conquête en matière de blocus. La conquête suppose en effet que le territoire occupé passe définitivement aux mains de l'occupant, c'est-à-dire que le titre de possession du belligérant est devenu complet par l'abandon formel de la part de l'adversaire (1). Or, cela se produit-il quand il s'agit d'un blocus? Nullement. L'État bloqué n'abandonne pas au bloquant son territoire maritime, il cherche au contraire à retenir ce territoire et à le défendre : il occupe la côte et domine la mer territoriale aussi loin que portent ses batteries. Jamais, ce quelque chose de définitif que la conquête implique n'existera sur la mer. L'occupation de l'Océan est essentiellement précaire; ne suffit-il pas d'une tempête pour disperser et détruire une flotte?

La théorie d'Hautefeuille qui déduit le blocus du droit de conquête d'une partie de la mer est donc doublement inexacte.

Ortolan nous semble avoir mieux compris la situation de la flotte bloquante, lorsqu'il considère cette flotte, non pas comme conquérant une partie de l'océan, mais comme l'occupant seulement. Là, toutefois, s'arrête la vérité de l'opinion qu'il soutient. Il tire en effet de ce fait d'occupation une conséquence contraire aux principes du droit; selon lui, « l'occupant prend la place du souverain du lieu dans l'exercice de la souveraineté, et cette substitution

(1) Cf. Calvo, *Le droit international théorique et pratique*, 2e éd.; I I § 986, p. 291. (Nous avons consulté pour ce travail la 2e édition de l'ouvrage de M. Calvo; les références à la 3e édition de 1881 seront indiquées *expressément*).

d'une souveraineté à l'autre est la base principale des droits des belligérants en cas de blocus (1). » Rien n'est plus faux que cette règle ; c'est ce que l'examen du second principe va nous montrer.

2ᵉ principe. — L'occupation militaire ne transporte pas au belligérant une entière souveraineté sur les lieux occupés.

La souveraineté (2) n'appartient à un État sur un territoire qu'autant que cet État a sur lui un certain droit exclusif et définitif. Il en est des nations comme des individus : un particulier ne pourrait accomplir des actes souverains sur un objet qu'il posséderait seulement d'une façon précaire. La conquête, qui donne un droit définitif sur la chose conquise, peut donc seule entraîner la souveraineté ; la simple occupation matérielle ne peut avoir ce résultat, elle constitue un état de fait essentiellement provisoire (3). Dès lors, comme dans notre espèce il ne peut s'agir de la conquête, il ne peut pas s'agir davantage du droit de souveraineté : ce n'est point comme souverain de la portion de mer occupée que le chef de l'Etat qui a déclaré le blocus, défend aux puissances neutres de trafiquer avec la place investie, ce droit ne peut être exercé par lui qu'à titre d'occupant. L'occupation militaire, si elle ne produit pas la souveraineté, entraîne en vérité certaines prérogatives ; elle donne au belligérant le pouvoir de

(1) Ortolan, *Diplomatie de la mer*, 2ᵉ éd. II, 293, 295.

(2) « La souveraineté ne peut s'établir que sur les choses susceptibles de devenir propriétés des individus, parce que elle n'est autre chose qu'une partie des droits de propriété abandonnée par les sujets à leur souverain pour être gérée dans l'intérêt de la communauté. » (Hautefeuille, *Histoire des origines, des progrès et des variations du droit maritime international*, p. 15.)

(3) Cf. Bluntschli. *Le droit international codifié*, 2ᵉ éd.; art. 289 ; — Pradier-Fodéré sur Grotius. (*Le droit de la guerre et de la paix*, liv. III, ch. VI, II, 1), tome III, p. 127.

prendre les mesures nécessaires pour assurer sa sécurité et elle lui permet de faire les actes utiles à la guerre. Reconnaître, comme Ortolan le fait, que l'interdiction du commerce neutre avec les lieux bloqués dérive de l'occupation, revient donc en réalité à considérer cette interdiction comme une mesure nécessitée par la guerre.

La théorie française se confond ainsi avec la théorie allemande. Cette confusion toutefois n'est pas complète; les deux doctrines n'aboutissent pas toujours aux mêmes conséquences. En effet, pour Ortolan, le blocus déclaré pour cause de nécessité ne donne pas par lui seul au belligérant un droit absolu; pour que l'interdiction vis-à-vis des neutres arrive à l'état d'un droit inviolable, il faut encore qu'elle puisse se fonder sur une occupation du domaine maritime de l'ennemi. Ainsi, notre publiciste est conduit naturellement et par la logique même des choses à cette conséquence que le blocus n'est obligatoire que s'il est effectif (1), conséquence que M. Gessner admet également — il est vrai — mais qu'il aurait dû repousser pour être conséquent avec lui-même.

3e principe. — Cette conséquence de la doctrine d'Ortolan et d'Hautefeuille est favorable aux neutres; mais il en est d'autres qui en dérivent aussi logiquement et qui sont des plus dangereuses pour ces puissances, car elles conduisent à l'arbitraire.

Hautefeuille lui-même se charge de nous les indiquer: « Chaque souverain, écrit-il (2), a le droit de faire sur son propre territoire ce qu'il croit le plus avantageux à ses sujets; les peuples étrangers, amis ou ennemis, n'ont pas le droit de s'immiscer dans ces actes intérieurs, dont le chef ne doit compte qu'à ses propres concitoyens ou même

(1) Ortolan, *op. cit.*, 295.

(2) Hautefeuille, *Droits et Devoirs*, II, 179.

à Dieu. Il peut donc promulguer toutes les lois, tous les règlements qu'il juge utiles ; accueillir ou repousser de son territoire toutes les nations étrangères soit pour faire le négoce, soit seulement pour le voyage ; admettre le commerce sur certains points déterminés, le repousser sur d'autres ; accueillir avec bonté ou faveur les sujets de certaines puissances, repousser ceux des autres ; en un mot, agir suivant son intérêt et même selon son caprice. »

On ne pouvait mieux caractériser ces conséquences : Permettre à certains peuples le commerce ou les communications avec le lieu bloqué et les défendre à certains autres, infliger aux violateurs du blocus des peines qui seront fixées souverainement par le belligérant bloquant et qui varieront en intensité avec chaque nation en guerre, voilà en un mot ce que le système que nous combattons autorise à faire. Ajoutons que, dans ce système, l'État bloquant pourra bien rarement, quand même il le voudrait, édicter une loi égale pour tous les neutres ; en effet, devenu par le blocus souverain de la mer territoriale comme de son propre territoire, comment pourrait-il interdire le commerce à des neutres avec lesquels il est lié par des traités de commerce et qui même se livrent au négoce dans son propre pays ? Ces considérations, jointes à celles que nous avons présentées plus haut, sont — ce nous semble — de nature à faire rejeter la doctrine qui les motive.

Nous aurions ainsi terminé notre premier chapitre, si nous n'avions encore à indiquer une opinion intermédiaire exposée récemment par un éminent publiciste, M. Brocher de la Fléchère (1). « On a présenté le blocus comme un acte de souveraineté sur la portion occupée de

(1) H. Brocher de la Fléchère, *Les principes naturels du droit de la guerre* ; Revue de droit international, 1873, p. 575.

la mer, dit-il. Cette explication a été rejetée mais non pas remplacée. On a dit avec raison qu'il ne pouvait être question de souveraineté sur la haute mer à laquelle le blocus s'étend souvent, on a ajouté qu'il ne fallait pas chercher au droit de blocus d'autre fondement que les nécessités de la guerre. Je doute beaucoup que l'on puisse toujours se contenter de cette dernière partie de la réponse. Si on se dirigeait uniquement sur les nécessités de la guerre, on serait conduit à donner au droit de blocus beaucoup plus d'extension qu'on ne le fait. . . . .

Le droit de blocus a sa cause, son principe générateur dans les nécessités de la guerre, dans l'intérêt qu'ont les belligérants à faire respecter leurs opérations militaires. Il ne peut pas y avoir de blocus sans guerre, et les prétendus blocus pacifiques ne sont que des actes d'hostilité déguisée et limitée. Mais les belligérants n'ont pas le droit de faire tout ce que réclame leur intérêt. Ici, comme ailleurs, le droit, c'est l'intérêt particulier dans les limites dans lesquelles il s'accorde avec l'intérêt général. Il s'agit de la haute mer qui appartient en commun à toutes les nations. Celles-ci en usent comme les particuliers usent des voies publiques, elles ne peuvent pas s'exclure les unes les autres, mais elle peuvent demander de n'être pas troublées dans leur jouissance. Nous sommes en présence d'un cas, non de propriété, mais de possession.... Cette possession n'est pas la possession naturelle, la détention, ni la possession ad usucapionem, elle constitue une *possessio ad interdicta.* »

Après avoir exposé son système en ces termes, M. Brocher établit les conséquences qui en résultent. Le blocus reposant sur la possession, il en déduit qu'un blocus par navires stationnés ou suffisamment rapprochés est seul régulier. Une notification est de plus nécessaire, car une

possession clandestine n'est pas une possession régulière. Enfin, il décide que le blocus n'est pas levé lorsqu'il cesse par la force majeure des éléments naturels et qu'il est rétabli dans un bref délai : « En effet, dit-il, le droit romain, en matière de possession d'immeubles, déclarait qu'une possession rétablie après avoir été interrompue *corpore* d'une manière temporaire sans l'avoir jamais été *animo* est censée n'avoir jamais discontinué. (L. L. 3, § 7 ; 6, § 1 ; 7 ; 18, § 3 et 4 ; 25 ; 46 ; Dig. XLII, 1). »

Quel jugement porter sur ce dernier système ? Nous croyons cette opinion préférable à la précédente, car, ne reconnaissant pas à l'occupant le titre de souverain, elle ne conduit pas aux résultats fâcheux que ce titre entraîne ; nous ne pensons pas cependant que l'idée qui lui sert de fondement soit bien exacte : M. Brocher considère que l'État qui bloque non seulement détient, mais même possède une partie de la mer ; cela suppose donc que la mer est susceptible de possession, or cela n'est pas. La possession est en effet le fait d'avoir une chose en son pouvoir d'une manière permanente et avec l'intention de se l'approprier. La simple occupation matérielle de la mer est seule possible ; nous savons quels droits celle-ci donne au belligérant, nous avons vu qu'en déduire l'interdiction du commerce neutre avec les lieux bloqués c'était à peu de choses près revenir à la théorie des nécessités de la guerre (1).

(1) Citons enfin les opinions de Heffter et de Galiani. Heffter (*Le droit international public de l'Europe*, p. 295), considère le droit de blocus en haute mer comme une simple prévention.

Galiani (*Dei doveri dei principi neutrali verso i principi guerregianti e di questi verso i neutrali*. Ch. IX, § 2, p. 265), prétend qu'il constitue une sorte de compromis entre les droits des belligérants et ceux des neutres : ceux-ci ont le droit de commercer avec les belligérants, par conséquent aussi avec les ports bloqués ; ceux-là ont le droit d'empêcher les communications avec un port bloqué, qui troubleraient leurs opérations ; le caractère absolu de ces deux droits est de nature à amener une solution par la force, si par un compromis entre les deux parties les

CHAPITRE DEUXIÈME

DES CONDITIONS DU BLOCUS MARITIME.

Pour qu'un blocus maritime existe et pour qu'il soit obligatoire vis-à-vis des neutres, il faut qu'il remplisse certaines *Conditions.*

C'est à l'étude de ces conditions que ce chapitre II est consacré.

Nous montrerons d'abord qu'un état de guerre doit exister pour qu'un blocus légitime puisse être établi. Nous rechercherons ensuite quelle autorité est compétente pour proclamer le blocus. Une 3e section sera réservée au point de savoir si, pour exister valablement, ce moyen de guerre doit être effectif, et une 4e section indiquera quels lieux peuvent être bloqués. Enfin, nous étudierons dans une 5e section les conditions de forme du blocus : Ce mode de guerre, pour entraîner certains effets, doit-il être notifié? Quelles notifications sont essentielles à sa validité ? Tels seront les points que ce dernier paragraphe aura à résoudre.

Cela examiné, nous pourrons alors étudier, avec tous les détails que cette étude comporte, les *Effets* et la *Violation* du blocus.

neutres ne s'engageaient pas à s'abstenir de tout commerce avec le port bloqué pendant la durée du blocus.

SECTION PREMIÈRE

LE BLOCUS NE PEUT EXISTER QU'EN TEMPS DE GUERRE, IL NE PEUT PAS Y AVOIR DE BLOCUS EN TEMPS DE PAIX : LES PRÉTENDUS BLOCUS PACIFIQUES N'EXISTENT PAS.

Depuis quelques années, plusieurs nations ont réclamé le droit de bloquer un port, sans déclarer auparavant la guerre à la puissance à laquelle ce port appartient. Elles prétendent que la paix peut fort bien n'être pas troublée, lors même que les effets du blocus atteignent les neutres.

Le premier exemple que l'histoire nous offre d'un fait de ce genre se rapporte à la Grèce ; il date de 1827. La France, l'Angleterre et la Russie, ayant offert vainement leur médiation aux deux parties en guerre et voulant à tout prix faire cesser des hostilités dont la cruauté était devenue atroce, bloquèrent toutes les côtes de la Grèce où il y avait des armées turques. Ces armées furent ainsi privées de toute communication avec leur gouvernement et de tout moyen de se ravitailler. Les représentants des trois puissances à Constantinople n'en prétendirent pas moins que la paix n'était pas rompue; et ils allèrent même jusqu'à protester de l'amitié de leur souverain pour le sultan, lorsqu'ils notifièrent au gouvernement Turc les résultats, si désastreux pour lui, de la bataille de Navarin (1).

Le second blocus pacifique a été déclaré par la France

(1) Cussy, *Phases et causes célèbres du droit maritime des nations*, II, 187.

en 1831. A la suite de mauvais traitements que Don Miguel avait fait subir à des sujets français, le roi Louis-Philippe, sans déclarer la guerre au Portugal, dirigea contre ce pays une expédition navale qui franchit de vive force l'embouchure du Tage pour imposer à la cour de Lisbonne l'ultimatum des réparations exigées, bloqua divers points des côtes et captura un grand nombre de navires portugais. Cette démonstration armée, qui conserva jusqu'à la fin la qualification de pacifique que la France lui avait attribuée, se termina par un accord du 14 juillet 1831 signé à Lisbonne, en vertu duquel certaines réparations furent accordées aux Français lésés, et les navires portugais capturés furent restitués à leurs propriétaires (1).

Peu après, en 1833, la France et l'Angleterre soumirent également à un blocus les ports de la Hollande, sans pour cela rompre les relations pacifiques avec le cabinet de La Haye. En agissant ainsi, ces puissances voulaient surmonter les résistances du roi des Pays-Bas contre la séparation de la Belgique, que le traité du 15 novembre 1831 avait consacrée (2).

Quelques années plus tard, en 1838, la France tenait la même conduite en bloquant les ports du Mexique et en s'emparant du fort de St-Jean d'Ulloa, tout en protestant du maintien des rapports pacifiques entre les deux pays. Mais, devant des actes d'un caractère aussi hostile, le gouvernement mexicain lança contre la France une déclaration formelle de guerre. Les peuples neutres eux-mêmes ne restèrent pas tous impassibles en face de ce prétendu blocus pacifique : les villes hanséatiques firent entendre quelques protestations (3).

(1) *Ann. Lesur*, 1831, *append.* p. 201.
(2) *Ann. Lesur*, 1831, *append.* p. 145.
(3) *Ann. Lesur*, 1839, *append.* p. 23, 24.

Cette même année 1838 fournit un nouveau cas de blocus pacifique : la France et la Grande-Bretagne établirent de concert le blocus des ports de la République Argentine ; ce blocus dura dix ans et pendant tout ce temps les puissances attaquantes soutinrent que la paix n'avait jamais cessé de régner (1).

En 1850, nouvel exemple de blocus pacifique. Pour exiger réparation d'une prétendue insulte faite, au mois de janvier 1848, par des soldats grecs à l'équipage du navire anglais le *Fantôme*, et pour soutenir des réclamations d'indemnités au nom de sujets ioniens et de protégés anglais, la Grande-Bretagne bloqua le Pirée et les ports de la Grèce. Le gouvernement hellénique protesta « contre ces actes d'hostilité accomplis en pleine paix » et il demanda la protection de la France et de la Russie. Cette protection lui fut accordée ; le 19 février 1850, en effet, le cabinet de St-Pétersbourg déplorait que « en pleine paix, sans qu'aucun indice précurseur des intentions du gouvernement anglais ait été seulement donné, la flotte anglaise fût venue se porter à l'improviste en face de la capitale de la Grèce (2). »

Dix ans plus tard, en 1860, une barque espagnole *Maria-Conception* ayant été capturée illégalement et détenue dans le port de Vera-Cruz, l'Espagne manifesta aussi l'intention d'établir un blocus pacifique sur les côtes du Mexique (3).

(1) Hautefeuille, *op. cit.*, II, 261.

En 1836, l'Angleterre établit un blocus pacifique devant les ports de la nouvelle Grenade, et la Plata fut bloquée de 1838 à 1840 par la France et de 1845 à 1848 par la France et l'Angleterre.

(2) Ultimatum de la Grèce en date du mois de janvier 1850, (Calvo, *Le droit international théorique et pratique*, I, § 676, p. 809). — Lettre de M. Londos du 19 janvier 1850 aux légations de France et de Russie, (Cussy, *op. cit.* II, 494.) — Dépêche du 19 février 1850 du comte de Nesselrode au baron de Brunow. (Cussy, *op. cit.* II, 500.)

(3) Lettre du 12 décembre 1860 du capitaine Serrano au ministre d'État espagnol ; *Archives diplomatiques*, 1862 ; III, 242.

A la même époque, un fait du même genre avait lieu en Europe. Au mois d'avril 1860 une insurrection éclatait dans les États du roi de Naples, François II, Garibaldi se joignait aux Siciliens révoltés et occupait bientôt la capitale du royaume, la flotte des Deux-Siciles était agrégée à l'escadre du roi de Piémont, Victor-Emmanuel (6 septembre 1860), et le gouvernement révolutionnaire déclarait le blocus de la ville de Gaëte (6 octobre 1860). Les relations entre les cabinets de Turin et de Naples n'avaient pas pour cela cessé d'être pacifiques : « Un ministre du roi de Sardaigne accrédité auprès de S. M. François II, disait le 16 septembre le ministre des affaires étrangères des Deux-Siciles, assure chaque jour le souverain des Deux-Siciles des dispositions amicales de son roi. » Le 16 octobre cependant François II protesta contre la déclaration du blocus de Gaëte, et le 18 janvier 1861 son ministre M. Casella adjura les puissances de l'Europe « de déclarer si elles reconnaissaient oui ou non le blocus qui allait être établi sans déclaration de guerre ». Ces réclamations ne furent pas entendues ; les différents Etats restèrent inactifs, l'Angleterre se montra même systématiquement hostile au roi des Deux-Siciles et la France manifesta hautement sa résolution de ne pas intervenir. Le blocus de Gaëte fut notifié aux puissances le 20 janvier, et le 15 février cette ville capitulait (1).

Quelques années plus tard, en 1862, un blocus analogue fut encore établi par l'Angleterre devant le port de Rio de Janeiro. Il s'agissait pour cette puissance de tirer vengeance d'un prétendu pillage, par des sujets chiliens,

(1) Dépêche du ministre des aff. étr. des Deux-Siciles aux représentants des Deux-Siciles à l'étranger (16 septembre 1860); — Protestation de François II contre le blocus de Gaëte (16 octobre 1860); — Circulaire de M. Casella aux agents diplomatiques accrédités près les cours étrangères (18 janvier 1861). *Archives diplomatiques*, 1861 ; I, 62, 69, 342.

de la barque anglaise le *Prince of Wales*. « En ordonnant cette mesure, disait le comte Russel, le gouvernement anglais a simplement pour objet d'obtenir la satisfaction à laquelle il a droit, mais il n'est mû par aucun sentiment peu amical pour l'empereur du Brésil (1). »

Ce fait n'est pas le dernier que nous ayons à enregistrer. En 1879, lors de la lutte entre le Pérou et le Chili, il fut encore établi quelques blocus sans déclaration de guerre. Le littoral de la Bolivie, alliée du Pérou, était en effet bloqué dès le mois de février par les bâtiments du Chili, et le 3 avril seulement la déclaration de guerre était votée par les chambres chiliennes (2).

L'année 1880 ne nous offre-t-elle pas aussi l'exemple d'un blocus pacifique ? On pourrait le croire, car une flotte composée de vaisseaux français, anglais, allemands, autrichiens, russes et italiens vint au mois de septembre s'établir devant Dulcigno pour contraindre la Porte à exécuter l'arrangement qui concédait cette ville aux Monténégrins. Ce ne fut là cependant qu'une « simple démonstration navale (3) » destinée à intimider le sultan : Dans aucune dépêche il n'était parlé du *blocus* de Dulcigno, et les six puissances proposèrent même à la Porte de se joindre à leur démonstration pour retirer par la force ce territoire des mains de ses habitants (4). Cette démonstration navale se serait peut-être transformée en un blocus, si la ville ne s'était pas livrée : « Si les autorités otto-

(1) Dépêche du comte Russel en date du 19 mai 1863 ; citée par Calvo, *op. cit.*, I, § 676, p. 812.

(2) *L'Année maritime*, 1879 ; p. 20.

(3) Le comte de Montebello, ministre de la république française à Londres, à M. de Freycinet (28 juillet 1880); *Livre jaune* (aff. du Monténégro), dép. nº 282, p. 321.

(4) Le ministre des affaires étrangères de Turquie à Sartinski Effendi, chargé d'affaires de Turquie à Paris (18 septembre 1880) ; *Livre jaune*, dép. nº 400, p. 45.

manes refusent de céder Dulcigno, écrivait en effet M. Jauréguiberry au commandant des forces françaises (1), le prince de Montenegro doit être invité à en prendre possession par les moyens militaires, *l'assurance lui étant donnée qu'il sera soutenu par la présence de la flotte.* »

Ces différents cas de blocus pacifique suffisent-ils à constituer un usage international ? Nous ne le croyons pas. Les lois intérieures des peuples et les traités qu'ils ont conclus repoussent d'ailleurs une pareille institution.

Les lois intérieures, d'abord, sont très explicites sur ce point. Il n'en existe pas une qui contienne un mot duquel on puisse induire que le blocus peut être fait pendant la paix, toutes au contraire supposent qu'il y a guerre. C'est ainsi que le règlement français du 26 juillet 1778 (art. 1), l'ordonnance suédoise du 8 avril 1854 (§ 4), l'ordonnance autrichienne du 28 mai 1854 (art. 4), le règlement danois du 16 février 1864 (art. 2, 3, 5) et l'ordonnance italienne du 20 juin 1866 (§§ 5, 7,) (2) se servent toujours, lorsqu'elles visent le droit de blocus, des expressions *puissance en guerre* et *neutre*. La déclaration de neutralité rendue par l'Espagne le 26 juillet 1870 (3) est peut-être plus formelle encore, car elle appelle expressément le blocus une « *mesure de guerre* ».

Si, restant toujours dans le domaine du droit national, nous interrogeons maintenant les décisions des tribunaux de prises, que trouvons-nous ? La jurisprudence française paraît favorable aux blocus pacifiques. Les arrêts du conseil d'État, intervenus à l'occasion du blocus pacifique des ports de la République Argentine, ont validé les prises

(1) Instructions de M. Jauréguiberry, ministre de la marine, pour le contre-amiral Lafont (7 septembre 1880); *Livre jaune*, dép. n° 390, p. 31.

(2) Lebeau, *Nouveau code des prises*, II, 58 ; — cités par Bulmerincq *dans son Rapport;* — *Arch. diplom.* 1864 ; II, 118.

(3) *Arch. diplom.* 1871-72; I, 278.

faites par la flotte bloquante (1) ; le tribunal des prises a sans doute déclaré quelques captures illégitimes, mais s'il a jugé ainsi cela tenait uniquement à ce que, dans ces espèces, toutes les formalités du blocus n'avaient pas été remplies, notamment une notification spéciale du blocus n'avait pas été inscrite à bord des bâtiments entrés dans les eaux bloquées (2).

Cette unanimité à repousser les blocus pacifiques, que nous avons constatée dans les lois intérieures, se retrouve également dans les traités, source principale du droit international. Ces traités, il est vrai, ne contiennent aucune disposition expresse relative aux blocus pacifiques ; mais ce silence même n'est-il pas déjà une forte présomption en faveur du rejet de ces blocus ? Ceux-ci, en vérité, ne constituent-ils pas un procédé trop bizarre pour être admis sans une disposition formelle ? Alors même qu'on n'attribuerait pas une pareille importance à ce silence, il n'en faudrait pas moins admettre que le droit conventionnel reconnaît le blocus seulement en temps de guerre. « En effet, comme le remarque Hautefeuille (3), tous les traités sans exception supposent que l'une des parties contractantes est engagée dans une guerre contre une

(1) 27 août 1845, (*Recueil des arrêts du conseil d'État, Lebon*, XXVII, [1845], 456); — 16 janvier 1846, aff. du *Caïman* (Pistoye et Duverdy, *Traité des prises maritimes*, 1re éd., I, 383); — 22 août 1849, aff. de *l'Independencia americana* (Pistoye et Duverdy, *op. cit.*, I, 384); — 14 novembre 1849, aff. de l'*Aurora* (Pistoye et Duverdy, *op. cit.* I, 384); — 17 juillet 1850, aff. de l'*Elisa Cornish* (Pistoye et Duverdy, *op. cit.*, I, 387); — 12 juin 1850, aff. du *the Fame*, (Pistoye et Duverdy, I, 389.)

(2) 17 juillet 1843, aff. de l'*Aventura*, du *Ligeiro*, de la *Joséphine* (*Recueil Lebon*, XXV [1843], 370); — 24 juillet 1845, aff. de la *Flor de l'Uruguay* (*Recueil Lebon*, XXVII [1845], 402; — 21 décembre 1847, aff. de la *Louisa*, (Pistoye et Duverdy *op. cit.*, I, 382; — Commission des prises de Montevideo, 6 août 1846, aff. du *Comte de Thomar*, (*Recueil Lebon*, XXX [1848], 149.)

(3) Hautefeuille, *op. cit.*, II, 264.

troisième puissance, que l'autre nation signataire est neutre, et établissent les droits de la puissance attaquante et les devoirs de la partie pacifique. Il est impossible de nier, de méconnaître ce fait. Depuis les plus anciens traités jusqu'à nos jours, il n'en existe pas un seul qui ne se soit servi des expressions *ennemi*, *belligérant*, *neutre*, et dont l'ensemble des dispositions n'indique clairement que le blocus est un acte de guerre. » Nous ne pouvons rappeler ici toutes ces stipulations conventionnelles ; nous indiquerons seulement celles qui, à raison du nombre des Etats signataires, ont le plus d'importance au point de vue international. Ce sont d'abord les traités conclus en 1780 et en 1800 entre les peuples neutres pour la défense de leurs droits, ils n'accordent la dénomination de port bloqué qu'à « celui où il y a par la disposition de la puissance qui l'*attaque* avec des vaisseaux arrêtés et suffisamment proches un danger évident d'entrer » ; c'est là décider explicitement la question, car il est évident qu'il ne peut point y avoir attaque sans guerre. La déclaration du 16 avril 1856, qui fut signée par toutes les puissances sauf l'Espagne, le Mexique et les États-Unis, rejette en termes aussi formels les blocus établis en temps de paix ; il y est dit expressément que les prescriptions qu'elle renferme ne concernent que la *guerre* maritime.

Nous connaissons maintenant l'état du droit international positif sur cette question des blocus pacifiques. Nous avons vu que la pratique des nations et la jurisprudence des conseils des prises admettaient un pareil procédé, tandis que les lois intérieures et les stipulations conventionnelles des peuples le déclaraient illégitime. Auquel de ces deux systèmes devons-nous nous rallier ?

Avant d'étudier ce problème, avant d'examiner les opinions des différents publicistes, il importe de bien préci-

ser ce qu'il faut entendre par un *blocus pacifique*, car une certaine incertitude a parfois régné sur la portée exacte de ce terme. On a notamment soutenu que le blocus pacifique était « une fermeture forcée de ports ennemis *sans guerre maritime* ». Cette définition, qui a été donnée par M. Sumner au Sénat de Washington le 13 février 1869, ne saurait être acceptée. « Le blocus pacifique, en effet, comme le remarque M. Bluntschli (1) et comme l'ont reconnu tous les Etats qui ont pratiqué cette opération, est la fermeture forcée des ports d'une nation *sans guerre* » ; dès qu'il y a guerre, alors même que cette guerre ne se ferait pas sur mer, il n'y a plus blocus pacifique : « Lorsque dans la guerre de Crimée on décida de bloquer tous les ports de la Russie, il n'y eut pas de combat naval entre les puissances ennemies, puisque les bâtiments russes n'osèrent pas s'aventurer ; personne néanmoins ne douta que ce blocus ne fût un blocus de guerre ordinaire. »

Ceci dit, nous pouvons examiner au point de vue théorique et rationnel l'institution du blocus pacifique. Quel est sur ce point l'état actuel de la science ? L'opinion qui domine parmi les publicistes est-elle conforme aux vrais principes ?

Cette opinion dominante a été exprimée récemment par l'*Institut de droit international*. Réunie à La Haye en 1874, cette association scientifique a déclaré à une forte majorité que le blocus pacifique ne constituait pas un moyen de contrainte régulier (2). Cette décision nous paraît être en harmonie complète avec les règles de la raison.

(1) Bluntschli, *Opinion impartiale sur la question de l'Alabama;* Revue de droit international, 1870, p. 460.

(2) Albéric Rolin, *Travaux préliminaires de la session de la Haye ;* Revue de droit international, 1875, p. 609.

Le blocus pacifique soulève deux questions : 1° Une nation peut-elle bloquer le territoire d'une autre nation sans pour cela cesser d'être en paix avec elle? 2° Les puissances étrangères sont-elles tenues de respecter les blocus ainsi établis en temps de paix?

Première question. — Les partisans du blocus pacifique ne paraissent pas comprendre tous de la même manière cette institution.

Pour certains, le peuple qui bloque un port sans déclarer préalablement la guerre à la nation souveraine reste avec celle-ci dans un état de paix complet ; le blocus ne constitue pas un acte d'hostilité, il est simplement un moyen de contrainte destiné à dénouer pacifiquement certains conflits diplomatiques.

Cette doctrine ne nous semble point conforme à la nature même des choses. Le blocus, croyons-nous, présente tous les caractères d'un acte d'hostilité. Qu'est-ce en effet qu'un acte d'hostilité, sinon un acte qui a pour but de nuire à une nation dans ses intérêts, dans sa puissance ; or, n'est-ce pas nuire aux intérêts et à la puissance d'un peuple que de bloquer ses ports, c'est-à-dire l'isoler des autres nations, détruire ses relations commerciales?

N'avons-nous pas d'ailleurs fait reposer sur les seules nécessités de la guerre le droit pour un peuple de bloquer le territoire d'un autre peuple ; or, peut-on parler des nécessités de la guerre en temps de paix? Justifie-t-on ce droit par la conquête? on arrive encore au même résultat : « pour qu'il y ait lieu à faire une conquête sur une nation, dit Hautefeuille (1), il faut qu'il y ait guerre avec cette nation, car c'est la guerre seule qui donne le droit à un peuple de dépouiller de son territoire un autre peuple. »

(1) Hautefeuille, *op. cit.*, II, 262.

Le terme de *blocus pacifique* implique donc contradiction. Bloquer un port et protester aussitôt de la volonté de conserver la paix, « c'est absolument comme si cassant la tête d'un homme on l'assurait en même temps de son amitié ; un pareil procédé ne serait-il pas fou » (1) ?

Les publicistes ne vont pas tous jusqu'à soutenir cette prétention. Pour d'autres, le blocus pacifique n'est pas la paix complète, mais il n'est pas non plus la guerre complète (2), c'est comme une situation intermédiaire entre ces deux situations (3). Cette opération, dit Cauchy (4), est une espèce particulière de guerre, une guerre partielle qui frappe la partie de l'Etat soumise au blocus sans frapper l'Etat tout entier. Il s'agit moins d'un *blocus pacifique* que d'un *blocus comminatoire*.

Cette nouvelle doctrine est-elle exacte ? Nous ne le croyons pas. Il nous est impossible d'admettre qu'une partie d'un Etat puisse être en guerre sans que l'Etat tout entier le soit en même temps. « Un Etat, dit très justement M. Gessner (5), est un organisme vivant, et qui blesse l'un de ses membres les blesse tous. Une espèce de guerre particulière qui se borne à certaines parties de l'Etat est une absurdité aussi forte que celle qui consisterait à dire qu'un soufflet ne portant que sur la joue n'est pas une insulte faite à l'homme tout entier. » La nature

(1) Réponse du reis-effendi aux ambassadeurs de France, d'Angleterre et de Russie en 1827, après la bataille de Navarin.

(2) « Nous nous sommes trouvés là dans une situation très difficile, nous faisions un blocus, ce qui n'est pas la guerre complète, la guerre déclarée. » (Discours de M. Guizot le 8 février 1841, à propos du blocus pacifique de Buenos-Ayres ; *Moniteur du* 9.)

(3) G. Rolin Jacquemyns, compte rendu du livre de M. Gessner, *le droit des neutres sur mer ; Revue de droit international*, 1876, 165.

(4) Cauchy, *Le droit maritime international, considéré dans ses origines et dans ses rapports avec les progrès de la civilisation ;* II, 426.

(5) Gessner, *op. cit.* 238.

des choses, croyons-nous, répugne à un prétendu état mixte entre la paix et la guerre ; la guerre a sans doute ses degrés, elle sera plus ou moins étendue, plus ou moins terrible suivant les convenances du belligérant, mais dans tous les cas c'est toujours la guerre.

Nous concluons donc : Le blocus est un acte d'hostilité qui ne peut pas exister en temps de paix. Mais alors, qu'arrive-t-il en fait, si un blocus est exécuté par une nation contre une autre sans qu'une déclaration de guerre ait été rendue ? Cette difficulté dépend de la solution donnée à une autre question. Si on admet que les seules hostitités suffisent pour ouvrir régulièrement la guerre, il faut dire que le blocus par lui-même constitue les deux nations en état de guerre. Si on pense au contraire qu'une déclaration de guerre est nécessaire, il faut décider que le blocus exécuté dans les conditions supposées est un acte de brigandage qui doit faire mettre son auteur au ban des nations et motiver contre les coupables l'application des peines réservées aux pirates.

Si les partisans du blocus pacifique se divisent sur la manière de comprendre cette opération, ils se réunissent au contraire pour soutenir son caractère humanitaire. « L'équité internationale, écrit M. Calvo (1), veut qu'avant de rompre les hostilités et de se lancer dans les mille hasards de la guerre, on ne se prive pas d'un mode de contrainte morale et matérielle, dont les relations de la vie civile offrent quelques analogues et qui, au prix de gênes, de restrictions ayant un caractère temporaire nettement délimité, peut rendre inutile l'emploi de procédés plus violents et d'une portée plus vaste. » Est-il vrai que les blocus pacifiques soient ainsi un moyen d'éviter la guerre et les violences ? En face de l'histoire, il est peut-être pa-

(1) Calvo, *op. cit.*, § 1206 ; II, 603.

radoxal de le soutenir. En effet, ne se rappelle-t-on pas que le blocus pacifique de 1827 s'est terminé par la destruction de la flotte ottomane à Navarin ? que celui du Mexique en 1838 a abouti à la prise de vive force de Saint-Jean d'Ulloa et à une déclaration de guerre du Mexique à la France ? Le blocus de Buenos-Ayres en 1838 et celui de Gaëte en 1860 ont amené également certains faits d'hostilité : les bâtiments bloquants anglais et français brûlèrent un grand nombre de navires argentins, et c'est après la capitulation de Gaëte que François II se trouva complètement dépouillé de ses Etats.

A notre avis, ce but d'humanité qu'on prétend poursuivre serait atteint plus sûrement et plus promptement par une guerre régulière. Les blocus pacifiques sont presque toujours prononcés contre des peuples faibles ; or si au lieu d'employer contre eux un semblable procédé on les menaçait d'une déclaration de guerre, bien souvent ils accorderaient ce qui leur est demandé, ne voulant pas courir la chance des combats contre des puissances plus fortes. Mais, en réalité, ce n'est pas la guerre que les puissances veulent éviter en usant du blocus pacifique, ce sont seulement les inconvénients de la guerre ; ce sont des considérations d'intérêt et nullement des considérations d'humanité qui engagent les peuples à se servir de ce moyen de contrainte. Il est en effet très commode pour une grande puissance de pouvoir faire violence à une puissance moindre sans avoir besoin de lui déclarer la guerre ; en se servant d'un blocus pacifique elle évite d'interdire le commerce à ses sujets sur tous les points du territoire de la nation dont elle bloque une partie et elle n'expose point sa marine marchande aux entreprises des corsaires ou de la marine militaire de son ennemi.

Le blocus pacifique est donc un moyen peu coûteux

d'imposer sa volonté aux autres nations. Cette facilité rendra dès lors les interventions plus fréquentes. Nouvelle raison, selon nous, pour repousser cette institution.

Le blocus ne met pas seulement en rapport la partie attaquante et la partie attaquée, il oblige encore les autres peuples à cesser leurs relations commerciales avec l'endroit bloqué. Cela est-il possible en temps de paix ? C'est la deuxième question que nous avons à examiner.

Les deux nations qui ont le plus souvent fait usage du blocus pacifique, la France et la Grande-Bretagne, ne sont pas d'accord sur ses conséquences.

En cas de violation d'un pareil blocus, l'Angleterre confisque les vaisseaux de la puissance bloquée et les vaisseaux neutres. La France au contraire adopte un système différent : Elle confisque les seuls vaisseaux neutres, quant aux bâtiments de la nation bloquée elle se borne à les séquestrer et elle les libère lorsque le blocus est levé ; c'est cette pratique qui a été suivie par elle en 1838, et celle-ci a été vivement critiquée par le gouvernement mexicain : ce gouvernement a en effet exigé la restitution de ses navires capturés par la France, en prétendant que cette puissance s'en était indûment emparée. Auquel de ces systèmes faut-il donner la préférence ?

D'après M. Gessner, « au fond l'Angleterre a certainement raison, car le blocus est une opération de guerre, mais en théorie la France est plus dans le vrai puisque la puissance bloquante prétend vivre en paix avec la puissance bloquée ;.... il serait plus conséquent, ajoute cet auteur, de séquestrer aussi les vaisseaux neutres (1). »

Que dire ? Nous ne savons vraiment, car nous nous trouvons enfermés dans le dilemme suivant : ou bien on admet la séquestration des navires de la nation bloquée et

(1) Gessner, *op. cit.*, 240.

alors le blocus pacifique devient par cela même un blocus de guerre, puisque en temps de paix il ne peut pas y avoir lieu à saisie et à arrestation de navires étrangers si ce n'est pour fait de contrebande commerciale ; ou au contraire on repousse même la séquestration et alors le blocus pacifique devient illusoire : la nation bloquée restant en paix avec la puissance bloquante, ses navires continueront leurs relations comme par le passé, et, par suite, ils pourront à leur gré entrer dans le port bloqué ou en sortir. Le blocus pacifique sera ainsi rendu inutile; cela revient en définitive à le considérer comme illégitime.

Ce que nous venons de dire des navires de la nation bloquée est vrai à plus forte raison pour les bâtiments des autres puissances. Pendant la paix, la navigation et le commerce sont absolument libres pour tous les peuples du monde, et une nation souveraine peut communiquer avec une autre sans avoir à demander aucune autorisation à une *tierce* nation ; les nations sont indépendantes. Cette liberté n'est restreinte que quand une guerre éclate ; alors, des devoirs spéciaux naissent à l'égard des États non engagés dans les hostilités : le caractère de neutre leur impose certaines obligations spéciales. Ces Etats ne doivent pas prendre part à la guerre, et dès lors ils doivent cesser toutes relations avec les ports bloqués. A l'égard des nations neutres le blocus a en effet son fondement dans les devoirs de la neutralité. C'est assez dire que, suivant nous, le blocus pacifique ne peut pas obliger les peuples, que d'ordinaire on appelle neutres : La neutralité suppose essentiellement l'état de guerre.

Comment du reste parler de confisquer ou de séquestrer en temps de paix des navires étrangers arrêtés en pleine mer ou sur un territoire étranger? Pour légitimer

une séquestration ou une confiscation ne faut-il pas une décision d'un tribunal des prises ? or, sans guerre il ne saurait y avoir de *conseil de prises*. Il faut donc dire avec M. Westlake (1) que « si un vaisseau, appartenant même à un national de l'État contre lequel le blocus est dirigé, était adjugé aux capteurs par un conseil des prises de l'État bloquant, les tribunaux d'un Etat tiers ne devraient pas reconnaître ce procédé comme ayant opéré un transfert régulier de propriété ».

Nous avons déclaré le blocus illégitime entre la nation attaquante et la nation attaquée, la logique veut que nous décidions de même vis-à-vis des neutres. Les deux questions sont connexes. Nous ne comprenons donc pas la doctrine mixte de M. Bluntschli, suivant laquelle un pareil blocus, valable dans les rapports entre le pays bloquant et le pays bloqué, n'est point opposable aux peuples neutres (2). Un blocus ne peut en effet constituer un moyen de coercition efficace envers un Etat qu'autant qu'on isole complètement cet Etat. Prohiber seulement l'entrée ou la sortie des navires de la nation attaquée, alors qu'on permet aux navires étrangers de pénétrer dans le lieu bloqué, n'entraînera jamais un préjudice suffisant pour obliger une nation à satisfaire aux demandes d'une autre nation. N'est-ce point d'ailleurs détruire l'idée même du blocus que de soutenir qu'un pareil procédé est opposable seulement aux deux peuples, attaquant et attaqué (3)?

Nous avons vu que pour certains auteurs (4), dès qu'un

(1) *Revue de droit international*, 1875, 609.

(2) Bluntschli, *Le droit international codifié*, 2e édit. art. 507.

(3) Comp. un article dans le n° 367 de l'*Ausgburger Allgemeinen Zeitung*, de 1880 ; — Wurm, *Staatslexikon*, t. XII, p. 132 ; — Perels, *Das internationale offentliche seerecht der gegenwart*, Berlin, 1882 ; § 30 E ; p. 167-169 ; — Hall, *International Law.*, Oxford, 1880 ; § 121, p. 313.

(4) V. Pistoye et Duverdy, *op. cit.*, I, 377. En conséquence de leur doc-

soi-disant blocus pacifique était établi, la guerre régulière était aussitôt ouverte entre le bloquant et le bloqué. Dans cette doctrine, les nations non engagées dans les hostilités ne devront point cependant, dès ce moment, respecter le blocus ; elles ne seront tenues à ce respect que du jour où les belligérants leur auront, par manifeste, annoncé qu'ils ont pris les armes. Une pareille notification est en effet nécessaire pour rendre obligatoire l'accomplissement des devoirs de la neutralité.

Mais nous ne croyons point cette opinion exacte. Pour nous, un acte d'hostilité, notamment un blocus, exécuté sans déclaration de guerre préalable est un acte de brigandage ; les nations ne doivent donc en tenir aucun compte : le respecter, ce serait se rendre complice d'un attentat odieux contre le peuple attaqué.

Notre conclusion sur cette matière si vague des blocus pacifiques est par suite la suivante : Il ne peut pas y avoir de blocus en temps de paix (1) ; un blocus établi

trine sur ce point, ces auteurs admettent que si un blocus sans déclaration de guerre n'a pas été notifié à un navire neutre, ce navire et son chargement innocent ne pourront pas être capturés, mais la contrebande de guerre pourra être confisquée comme destinée à un port *ennemi*. La jurisprudence française (aff. du *Comte de Thomar*, 25 mars 1848) a suivi au sujet de la contrebande, une opinion contraire : le blocus pacifique n'entraînant pas la guerre entre les deux nations, et, dans l'espèce, le blocus n'ayant pas été notifié, la contrebande de guerre, pas plus que la cargaison innocente, ne saurait être confisquée (V. aussi sur ce point : M. Teyssier-Desfarges, *Revue de droit français*, V (1848), p. 368).

(1) C'est aussi l'avis de lord Palmerston. Celui-ci écrivait en 1846 à lord Normandy, ambassadeur à Paris, au sujet du blocus de la Plata : « En vérité, le blocus français et anglais de la Plata a été illégal du commencement jusqu'à la fin. Peel et Aberdeen ont toujours déclaré que nous n'avons pas été en guerre avec Rosas; or le blocus est un droit de belligérant, et à moins qu'on ne soit en guerre avec un État on n'a pas le droit de défendre aux vaisseaux étrangers de communiquer avec les ports de cet État, on ne peut même pas interdire cette communication à ses propres navires. Aussi je pense qu'il est important, pour légaliser rétrospectivement les opérations du blocus, de clore les opérations par

sans une déclaration de guerre ne devient même pas un blocus de guerre légitime, il constitue un acte de piraterie et de brigandage qui doit faire mettre son auteur au ban des nations.

Cette règle amène aussitôt une double conséquence :

I. Le blocus suppose essentiellement un état de guerre régulier.

II. Il ne peut être établi qu'entre États belligérants.

I. — Sur le premier point, il est important d'examiner :

1° A partir de quel temps le droit de blocus peut s'exercer légitimement.

2° Si un blocus peut toujours être établi pendant la guerre.

3° Jusqu'à quel moment l'exercice du blocus est permis.

1° La guerre, nous l'avons dit, doit être déclarée pour être légitime entre les parties qui la font, elle doit de plus être notifiée aux puissances neutres pour que celles-ci soient obligées de respecter les actes des belligérants. Ces principes généralement admis répondent à notre première question. Une nation ne peut donc bloquer les ports d'une autre nation avant qu'une déclaration de guerre ait été faite, et elle ne peut saisir le navire d'un neutre pour violation de blocus avant que ce neutre ait été averti de la guerre. Nous ne pouvons rechercher ici de quelle manière la déclaration de guerre doit être faite, disons seulement que la question de forme est, pour nous, une question accessoire ; ce qu'il faut avant tout, c'est que la puissance soit prévenue de la rupture de la paix avant que tout acte d'hostilité se soit produit.

une convention formelle de paix entre les deux puissances et Rosas. » (Lord Dallings, *Vie de lord Palmerston*, III, 327).

2° Ces conditions remplies, un blocus peut être valablement établi pendant toute la durée de la guerre. Tel est le principe.

Mais il arrive souvent que des trêves ou armistices interviennent. Quelle doit être leur influence sur l'exercice du blocus ?

L'armistice suspend les actes d'hostilité sans que pour cela l'état de guerre disparaisse. Il en résulte que le blocus, qui est un acte d'hostilité, ne peut pas être *établi* tant que l'armistice existe : quand il y a suspension d'armes, les belligérants ne sont pas autorisés à prendre dans un but offensif ou défensif et sur le théâtre de la guerre de nouvelles positions militaires.

Mais peuvent-ils conserver les positions qu'ils occupaient déjà ? Notamment, une flotte qui bloquait un port peut-elle *continuer* ce blocus pendant l'armistice et empêcher ainsi les navires de venir ravitailler ce port ? Ordinairement, des stipulations spéciales sont insérées à ce sujet dans les conventions d'armistice (1) ; c'est ainsi que la convention du 31 janvier 1878, signée à Andrinople entre la Russie et la Turquie, a déclaré dans son § 9 : « La Su-

(1) Lors de la révolution belge, en 1830, la suspension d'armes du 21 novembre fut l'occasion d'un fait assez curieux. Cette suspension d'armes stipulait la cessation entière des hostilités entre les troupes hollandaises et les troupes belges, et déclarait notamment *le rétablissement de la liberté de communication par terre et par mer ainsi que la levée du blocus des ports et des côtes*. Le roi Guillaume révoqua aussitôt toutes les mesures hostiles qu'il avait prises ; mais il se refusa à abandonner le blocus de l'Escaut : ce blocus, disait-il, ne doit pas être considéré comme un acte d'hostilité proprement dite, mais comme le résultat des anciens droits que la Hollande avait exercés même en temps de paix. Cette prétention, qui ne tendait à rien moins qu'à faire revivre l'art. 14 du traité de Munster de 1648 (Dumont, VI, 1re p., p. 430), ne fut pas admise par la conférence de Londres. Celle-ci, s'appuyant sur les traités de 1815, obligea le roi des Pays-Bas à rétablir la navigation de l'Escaut (protocole n° 10 du 9 janvier 1831) ; et celui-ci obéit à cet ordre des puissances le 20 janvier (Nothomb, *Essai sur la révolution belge*, 4e éd., 1876, I, 113-115).

blime Porte lèvera le blocus des ports de la mer Noire pour toute la durée de l'armistice et ne s'opposera plus à la libre entrée des navires dans ces ports (1). » Que décider toutefois en l'absence de pareilles stipulations ? Nous croyons que la place reste bloquée et qu'elle ne peut par suite s'approvisionner du côté de la mer. La suspension d'armes ne doit changer en rien la position réciproque des adversaires, elle ne peut pas avoir pour conséquence de fortifier l'un quelconque des belligérants. C'est du reste l'opinion de Wheaton : « La garnison, dit-il (2), ne peut pas profiter de la trêve pour introduire des provisions ou des secours dans la place par les passages ou autres moyens que l'armée assiégeante aurait pu rompre ou empêcher si les hostilités n'avaient été interrompues par l'armistice. »

Le délai assigné à la trêve une fois expiré, les hostilités recommencent naturellement sans nouvelle déclaration de guerre et le belligérant reprend le droit de bloquer une partie quelconque du territoire ennemi.

3° Jusqu'à quel moment conserve-t-il le droit d'exécuter un blocus ?

Les actes d'hostilité pouvant être accomplis jusqu'au jour où la paix est conclue, l'exercice du droit de blocus doit être possible jusqu'à ce moment. Mais, à quelle époque exactement peut-on dire que la paix existe ? Au point de vue de cet exercice du blocus, Hübner et Hautefeuille (3)

(1) Martens, *Nouveau recueil général*, 2e série, III, 241. — Le traité de suspension d'armes conclu le 19 août 1712 à Fontainebleau entre la France et l'Angleterre contenait également un article spécial, l'article 7, qui déclarait le blocus de Gibraltar levé pendant l'armistice (De Flassan, *Histoire de la diplomatie française*, 2e édit., IV, 337).

(2) H. Wheaton, *Éléments du droit international*, 5e édit. ; II, 62.

La suspension d'armes qui eut lieu le 18 juillet 1864 entre le Danemarck, l'Autriche et la Prusse eut pour effet de faire lever les blocus établis.

(3) Hübner, *De la saisie des bâtiments neutres* ; II, 1e part. ch. IV, § 10, p. 118 ; — Hautefeuille, *op. cit.*, I, 113.

font une distinction : Selon eux, les bâtiments ennemis peuvent encore être valablement saisis pour violation de blocus après la signature de la paix, si le capteur ignorait la cessation des hostilités ou si la prise a été faite dans le délai stipulé dans le traité et pendant lequel il est accordé que les prises seront légitimes. Quant aux bâtiments neutres, au contraire, ils peuvent être saisis seulement jusqu'à la signature de la paix. MM. Pistoye et Duverdy (1) rejettent cette distinction ; à leur avis les belligérants et les neutres doivent être traités également, par conséquent les prises neutres sont valables quoique faites après la signature de la paix, dès qu'elles l'ont été avant que la paix fût connue ou présumée telle ; en effet, disent-ils, « dans les délais que les traités stipulent ordinairement à propos du droit de prise les périls de la guerre sont encore possibles, donc les devoirs de la neutralité doivent être observés à peine d'encourir la punition de l'infraction commise ».

II. — Deuxième conséquence. — Le blocus ne peut exister qu'entre belligérants.

Il importe donc d'examiner rapidement quand un peuple peut être considéré comme belligérant.

Pour étudier ce point avec méthode, nous distinguerons deux hypothèses : La paix peut être rompue entre deux États différents, ou elle peut cesser d'exister entre les parties d'un même État.

1° Supposons d'abord le cas où la guerre existe entre deux États différents.

Si ces États forment chacun un tout homogène et indépendant, la question est simple. Par la déclaration de guerre ils sont devenus belligérants dans toutes leurs parties et un blocus peut être déclaré contre une portion quel-

(1) Pistoye et Duverdy, *op. cit.*, I, 143.

conque de leur territoire, même contre leurs colonies : « Toutes les fois que les lois politiques ou les traités n'ont pas établi de distinctions contraires, remarque Vattel (1), ce que l'on dit du territoire d'une nation s'applique en même temps à ses colonies. »

Mais les difficultés commencent quand il existe un lien, soit conventionnel, soit politique entre un des Etats en guerre et un autre Etat. Cet autre Etat devient-il également belligérant, son territoire peut-il être bloqué ?

a). *Lien conventionnel.*

Il se peut d'abord que deux peuples soient liés par des traités, aux termes desquels toutes les guerres futures ou une guerre déterminée sont déclarées communes. En ce cas, dit Hautefeuille (2), il ne peut pas y avoir de question. Si l'un de ces peuples déclare la guerre à une tierce nation, l'autre peuple peut être traité comme ennemi avant même que tout acte d'hostilité se soit produit et son littoral pourra être soumis à un blocus.

La question est plus délicate si l'on suppose un État engagé par des traités antérieurs à fournir des secours en hommes ou en vaisseaux à l'État qui est devenu l'un des belligérants. L'histoire contient un assez grand nombre de traités de cette nature et nous montre que les auxiliaires ont été tantôt respectés comme neutres, tantôt traités comme ennemis.

Sur cette difficulté, un premier point est d'abord certain : Le traité de secours par lui-même ne fait pas perdre à une nation le droit de rester neutre, la déchéance de ce droit ne peut résulter que de l'exécution de ce traité. Ré-

(1) Vattel, *Le droit des gens, ou principes de la loi naturelle appliqués à la conduite et aux affaires des nations et des souverains*, liv. I, chap. 18, § 210.

(2) Hautefeuille, *op. cit.*, I, 179 ; *cons. toutefois* Bluntschli, *op. cit.*, art. 751.

sulte-t-elle même de cette exécution? Hautefeuille n'hésite pas à soutenir l'affirmative : « En effet, dit-il, la paix ou la guerre sont indivisibles, on ne peut être en même temps en paix et en guerre avec le même peuple. Les caractères essentiels de la neutralité sont l'impartialité et l'abstention absolue de tout acte hostile ; la nation qui fournit à un des belligérants des secours en soldats ou en vaisseaux ne remplit pas ce devoir et ne saurait se plaindre du belligérant contre lequel elle fournit des secours de guerre, s'il la traite comme ennemie. » M. Bluntschli semble au contraire défendre une opinion différente ; selon lui, « les troupes fournies à l'un des belligérants en vertu des traités seront considérées comme troupes ennemies, mais l'État qui les a fournies avant que la guerre pût être prévue n'est pas devenu ennemi par le fait seul de la rupture de la paix (1) ».

Selon qu'on adoptera l'une ou l'autre de ces opinions, il faudra donc permettre ou refuser au belligérant contre qui les secours sont fournis le droit de bloquer les ports de l'État auxiliaire.

b). *Lien politique*.

Tous les États ne sont pas des États simples ; on distingue encore des États d'union personnelle ou d'union réelle, des États confédérés, enfin des États mi-souverains, soumis à un protectorat. Quelle influence ces formes ont-elles sur l'exercice du droit de blocus par l'ennemi de ces États ?

1. — Union personnelle; union réelle.

L'*union personnelle* suppose deux États qui n'ont de

(1) Hautefeuille, *op. cit.*, 1, 181 ; — Bluntschli, *op. cit.*, art. 759 et note ; — Dans la guerre de 1788 entre la Russie et la Suède, le Danemarck fournit des troupes et des navires aux Russes ; il prétendit néanmoins être resté neutre et la Suède, tout en contestant les prétentions du Danemarck, respecta la neutralité de ce dernier (V. Phillimore, *Commentaries upon international law*, III, § 140).

commun que la personne du souverain, de sorte qu'ils doivent reprendre leur vie isolée quand la dynastie vient à s'éteindre. Ils sont considérés en droit international comme des États différents ; chacun d'eux est indépendant. Il est donc possible que l'un soit belligérant et que l'autre reste neutre. Ainsi, il n'était pas nécessaire que l'électorat de Hanovre prît part à toutes les guerres de l'Angleterre alors que le roi d'Angleterre et l'électeur de Hanovre étaient une seule et même personne, pas plus que les Pays-Bas ne devaient être impliqués dans les guerres entreprises par la Grande-Bretagne lorsque le stathouder héréditaire fut devenu roi d'Angleterre. De même, aujourd'hui, si l'Allemagne, par exemple, venait à déclarer la guerre aux Pays-Bas, elle ne se trouverait point par ce seul fait en état d'hostilités avec le duché de Luxembourg, bien que cependant le roi des Pays-Bas soit en même temps grand-duc de Luxembourg.

Faut-il donner la même solution en cas d'*union réelle?* Nous ne le croyons pas. Lorsque les deux États n'ont pas seulement un même chef mais ont aussi d'autres éléments communs soit de l'administration, soit de la législation, cette union réelle provoque à un plus haut degré l'unité des deux pays devant le droit international : la souveraineté extérieure de chacun se perd dans la souveraineté générale qui résulte de l'union. Donc, un peuple qui déclarerait aujourd'hui la guerre à la Suède la déclarerait par cela même à la Norwège, et par le seul fait de la rupture de la paix pourrait bloquer les ports de la Norwège : quoi qu'on en ait dit, ces deux pays constituent bien une union réelle et non point une union personnelle ; en effet, leur union n'est pas subordonnée à l'existence de la dynastie actuelle (V. Pacte d'union du 6 octobre 1815).

2. — Confédérations et fédérations.

Le trait essentiel qui distingue les *confédérations* et les

fédérations consiste en ce que dans les premières la souveraineté des États particuliers est plus complète et plus forte. Les États confédérés jouissent à l'extérieur d'une sphère d'action particulière dans laquelle ils peuvent entretenir des relations diplomatiques avec les autres nations, tandis que les États fédérés, qui par l'institution d'un pouvoir exécutif suprême et central donnent naissance à une souveraineté nouvelle, ne peuvent ni nouer, ni entretenir des relations extérieures.

Nous dirons donc : Chacun des différents États, qui jusqu'en 1866 ont formé la confédération germanique, pouvait déclarer la guerre à une nation sans entraîner les autres États dans les hostilités et les exposer à voir leur littoral bloqué par l'adversaire. C'est ce qui était déclaré par la constitution germanique elle-même : « Les États confédérés, disait-elle, qui ont des possessions hors les limites de la confédération et même ceux qui n'ont pas de possessions extérieures (mais dans le seul cas où la guerre n'est pas déclarée par la confédération) conservent le droit individuel de déclarer et de faire séparément la guerre contre une puissance étrangère à l'union » (art. 36, 37, 46, 47, 48 ; acte final de Vienne de 1820). Cette règle a été encore consacrée par la pratique : En 1859, lorsque l'Autriche fit la guerre contre la France et l'Italie, les États allemands restèrent neutres bien qu'ils fussent confédérés de l'Autriche, et en 1864 ces mêmes États ne se trouvèrent point impliqués dans la guerre que la Prusse et l'Autriche avaient déclarée au Danemarck.

Il en est autrement dans les fédérations, dont l'exemple le plus remarquable est la république des États-Unis d'Amérique. Ici, les différents Etats sont dépouillés entièrement de la souveraineté extérieure ; celle-ci n'appartient qu'au gouvernement fédéral qui seul peut entrer en relations

avec les puissances étrangères. Dans cette hypothèse il ne peut donc s'agir d'un *status belli* existant à l'égard d'un État et n'existant pas vis-à-vis des autres.

3. — États mi-souverains, soumis à un protectorat.

Les États *mi-souverains* manquent de quelques-uns des droits essentiels de la souveraineté, sans être réunis à un autre État ils dépendent néanmoins de cet État pour l'exercice de ces droits. « En temps de guerre, dit M. Calvo (1), ils subissent généralement les conséquences de la situation faite à la nation dont ils dépendent. »

Comme exemple d'États mi-souverains nous pouvons citer les États soumis au protectorat d'une puissance étrangère. « Le protectorat, dit Ortolan (2), n'entraîne pas toujours les mêmes suites,.... c'est la convention qui détermine jusqu'à quel point la nation protégée est dépouillée de la souveraineté extérieure au profit du peuple protecteur. »

La difficulté, dont nous cherchons en ce moment la solution, s'est présentée pendant la guerre de Crimée, à propos des Iles Ioniennes. Cet État se trouvait sous le protectorat de l'Angleterre depuis 1815 (3); lorsqu'en 1854 la Russie entra en guerre avec la Grande-Bretagne et la France, on se demanda si par cela même les Iles Ioniennes n'étaient pas aussi en état d'hostilités avec le gouvernement russe et si par suite elles ne pouvaient pas être assujetties à un blocus de la part de ce gouvernement. Ce problème fit l'objet d'une vive discussion en Angleterre, et sur ce point une différence d'opinions éclata entre le gouvernement de la Reine et la cour d'amirauté. « La république Ionienne, disait en effet le comte Russel à

(1) Calvo, *op. cit.*, I, 146, § 51.

(2) Ortolan, *op. cit.*, I, 47.

(3) En 1864 les Iles Ioniennes ont été incorporées à la Grèce.

la chambre des communes (2 juin 1854), étant placée sous le protectorat de Sa Majesté, ne peut être considérée comme État neutre et est tenue de participer à la guerre dans laquelle la Grande-Bretagne est engagée, quoiqu'elle ne soit pas dans l'obligation de prendre une part active dans les hostilités. » La cour d'amirauté anglaise déclarait au contraire, — et avec justesse d'après M. Calvo — que les Iles Ioniennes, à raison de la situation particulière qui leur était faite par la convention de protectorat, ne pouvaient être regardées comme intéressées dans la guerre (1).

Avant le 13 juillet 1878, on pouvait encore citer comme états mi-souverains la Serbie, les Provinces Danubiennes et Moldo-Valachiennes; depuis le traité de Berlin ces États sont devenus indépendants (art. 34, 36.). Ce traité a toutefois créé un nouvel État mi-souverain, la Bulgarie. (art. 1).

Plus récemment encore une situation semblable a été établie ; la convention du 12 mai 1881 entre la République française et le bey de Tunis a soumis la Tunisie au protectorat de la France. Quel changement cette convention a-t-elle donc apporté à la situation de Tunis ? Avant le 12 mai, la régence constituait-elle une province de l'empire ottoman ou au contraire un État véritablement indépendant ? Si, à ce moment, une guerre avait éclaté entre la France et la Porte, la flotte française aurait-elle pu bloquer aussitôt es ports de la Tunisie ? Nous ne le pensons pas ; le bey de Tunis, croyons-nous, était un prince indépendant, ne relevant qu'au seul point de vue religieux du chef de l'Islam. C'est l'opinion que M. Gladstone émettait le

(1) Proclamation du sénat des Iles Ioniennes du 6 juin 1854 (Martens, *Nouveau recueil*, XVI, 2e part., p. 92) ; — W. Beach. Lawrence, *Com mentaire sur les éléments de Wheaton*, I, 231 ; — Calvo, *op. cit.*, I, 148, § 52.

24 juin dernier à la Chambre des Communes et c'est également celle que le sultan avait toujours suivie avant ces derniers événements. Jamais en effet les beys de Tunis ne se sont trouvés nécessairement en état d'hostilité avec les ennemis du sultan, souvent au contraire la Tunisie a été en guerre avec une nation alors que les rapports entre cette nation et l'empire ottoman continuaient d'être pacifiques (1).

2° Jusqu'ici nous avons toujours supposé que les hostilités existaient entre des États étrangers, mais une autre situation est possible : il se peut que la paix cesse entre les citoyens d'un même État. En ce cas, faut-il permettre à l'une des factions ennemies de bloquer les ports occupés par l'autre ? Comme le blocus est un acte de guerre et que l'exercice des droits de guerre suppose essentiellement la qualité de belligérant chez les adversaires, cela revient à se demander s'il peut y avoir lieu à reconnaître comme belligérants des partis qui luttent l'un contre l'autre dans l'intérieur d'un pays.

Cette question est très délicate. Toute insurrection ne constitue pas un État de guerre ; pour qu'il en soit ainsi il faut, croyons-nous, qu'elle ait pris une certaine importance et qu'elle ait pour but la séparation de la partie révoltée d'avec le reste de la nation et sa constitution en un État particulier. « A la fin du moyen âge, dit M. Von Holtzendorff, on ne trouve plus comme sujets du droit de la guerre que des Etats ou encore, dans la guerre civile, un parti qui saisit les armes dans le but avoué de se séparer et de constituer une fraction du territoire en État indépendant, lorsque après s'être soustrait à la puissance de

(1) *Livre Jaune* (aff. de Tunisie), n° 267, suppl. p. 39; — M. Barthélemy Saint-Hilaire à M. Tissot, 18 avril 1881 ; *Livre Jaune*, n° 234, suppl., p. 1. — *Cons.* Ed. Engelhardt, *Situation de la Tunisie au point de vue international* ; Revue de droit international, 1881, p. 333.

compression de la loi pénale, il paraît assez fort pour soutenir une lutte régulière en observant toutes les lois de la guerre : un parti insurgé qui se trouve dans ces conditions peut être considéré par les neutres comme force belligérante, en quelque sorte par anticipation de l'organisation définitive à laquelle il aspire. » Cette doctrine paraît être aussi celle de M. Bluntschli : « La notion de la *belligérance*, dit-il, et par suite l'application du droit des gens en opposition avec le droit pénal peut être étendue à une partie intégrante d'un État, lorsque, étant de fait organisée comme force militaire, elle observe dans la conduite des hostilités les lois de la guerre et croit de bonne foi lutter au lieu et place de l'État pour la défense de son droit public. Ces conditions, ajoute-t-il, se trouvaient toutes réunies chez les États du Sud insurgés. »

La difficulté qui nous occupe s'est en effet présentée dans la pratique, lors de la guerre de la sécession américaine. De nombreuses dépêches furent, à ce sujet, échangées entre les États-Unis et l'Angleterre qui, de concert avec la France, avait reconnu les confédérés comme belligérants. Nous n'indiquerons pas ici les phases diverses par lesquelles la question passa, ce serait trop s'appesantir sur un point qui ne touche notre sujet qu'indirectement; nous nous bornerons à mentionner quelle fut à cet égard l'opinion américaine. Cette opinion est indiquée notamment dans une lettre de M. Adams à lord John Russel : « Lorsqu'une insurrection, disait le ministre des États-Unis à Londres, éclate contre un gouvernement constitué légitimement, les gouvernements étrangers qui veulent continuer d'entretenir avec lui des relations pacifiques sont tenus de s'abstenir avec soin de toute mesure propre à exercer une influence quelconque sur la situation du pays dont la tranquillité intérieure est troublée ;

cependant, si après un temps moral suffisant on voit que la lutte se prolonge et n'offre nulle perspective d'une fin prochaine, alors, surtout quand il s'agit de nations maritimes, la nécessité de la reconnaissance des combattants comme belligérants se justifie d'elle-même, et personne n'est fondé à la blâmer (1). »

(1) F. Von Holtzendorrf; *Encyclop. der Rechstswiss,* I, 807; — Bluntschli, *Revue de droit international,* 1870, 457. — *Comp.* H. Bargrave Deane, *The Law of blockade,* London, 1870; p. 45-48; H. Brocher, *Revue de droit international,* 1872, 405. — Décision du gouvernement français du 11 mai 1861 reconnaissant comme belligérants les États américains du Sud; *Archives diplomatiques,* 1862; I, 107. — Les États-Unis du Nord, quoique usant du blocus contre les États du Sud révoltés, se refusèrent longtemps à reconnaître ces États comme belligérants, (*Comp.* Proclamation du Président du 19 avril 1861). Cependant en 1817, lorsque les colonies espagnoles d'Amérique se révoltèrent contre l'Espagne, ces mêmes États-Unis n'avaient pas hésité à traiter ces colonies en belligérants dès le commencement de la lutte (Message du Président des États-Unis du 2 décembre 1817; *Annuaire Lesur,* 1818, p. 431). Les situations n'étaient-elles pas les mêmes ?

SECTION II.

DE L'AUTORITÉ COMPÉTENTE POUR DÉCRÉTER UN BLOCUS VALABLE.

Ce point entraîne l'examen des deux questions suivantes :

1° Tout gouvernement a-t-il le droit d'établir un blocus? Un gouvernement de fait peut-il, comme un gouvernement publiquement et officiellement reconnu, décréter qu'un blocus sera établi sur les côtes de son ennemi?

2° Quel est, dans un État déterminé, le pouvoir compétent pour proclamer un blocus?

1re question. — Tout gouvernement a-t-il le droit d'établir un blocus?

La pratique des nations à cet égard est qu'un gouvernement de fait, non encore reconnu par les puissances, peut légitimement ordonner un blocus. Cette doctrine, toutefois, n'est pas universellement admise. Le roi des Deux-Siciles, François II, l'a notamment repoussée comme « attentatoire aux principes mêmes qui font la base de l'existence des nations ». Chassé de sa capitale et retiré à Gaëte, ce prince a en effet protesté contre le blocus que le gouvernement révolutionnaire installé à Naples avait établi devant le port de Gaëte (6 octobre 1860) : « Les puissances européennes, disait-il (1), ne peuvent reconnaître un blocus décrété par un pouvoir illégitime. Pour imposer aux autres nations le sacrifice de la liberté mari-

(1) Protestation de François II contre la déclaration du blocus de Gaëte, en date du 16 octobre 1860; *Arch. dipl.* 1861; I, 69.

time et l'interruption de leur commerce, *il faut être un gouvernement publiquement et officiellement reconnu par les autres.* Garibaldi ne représente pas un gouvernement, Naples révolutionné n'est pas une nation; aucun État ne saurait donc accepter les conséquences du blocus de Gaëte. »

Les États de l'Europe restèrent insensibles à cette protestation, et ils firent bien.

Le blocus est un moyen de guerre qui ne peut être exercé légitimement que par ceux qui ont le titre de belligérants, mais qui peut être appliqué par quiconque possède cette qualité; or, un parti politique qui réunit certaines conditions peut être traité comme belligérant alors même qu'il ne constituerait pas un Etat nouveau et indépendant, reconnu par les puissances.

Nous considérons donc comme plus rationnelle la doctrine que le gouvernement français adopta en 1861, lors de la guerre de la sécession américaine : « Les États du Sud révoltés contre les États américains du Nord, disait ce gouvernement le 11 mai, revêtent aux yeux des puissances étrangères toutes les apparences d'un gouvernement de fait; dans ces conditions, ils ont droit à être traités comme belligérants, et ils peuvent par suite employer contre leur adversaire les mesures de coercition en usage dans les guerres. » La France reconnaissait ainsi à ces États le droit d'établir un blocus, sans pour cela les considérer comme nouvel État : car, jamais, cette nation n'a consenti à entrer avec les confédérés dans aucune communication officielle (1).

Les États-Unis d'Amérique ont suivi les mêmes principes lors de l'intervention française au Mexique. Jamais ils

(1) La doctrine suivie par le gouvernement français a été également admise par la Grande-Bretagne.

n'ont voulu reconnaître Maximilien comme empereur légitime, mais jamais non plus ils ne lui ont contesté le droit d'établir un blocus régulier. Si le 17 août 1866, le président Johnson déclarait nul et non avenu le décret impérial du 9 juillet qui prononçait le blocus de Matamoros, c'était en effet uniquement parce que « ledit décret, en déclarant un blocus de belligérant non soutenu par des forces militaires ou navales effectives, violait le droit des neutres aux États-Unis (1). »

Plus récemment encore cette doctrine a été appliquée. En 1870, aucune nation n'a contesté au gouvernement de la défense nationale le droit de bloquer les ports de Rouen, Dieppe et Fécamp, alors occupés par les armées allemandes (13 décembre), et cependant à cette époque la plupart des puissances étrangères n'avaient pas reconnu la République comme gouvernement légitime de la France.

2me question. — Quel est, dans un État déterminé, le pouvoir compétent pour déclarer un blocus ?

Cette question qui appartient au droit constitutionnel a reçu, suivant les pays et suivant les époques, des solutions opposées. Nous n'indiquerons pas ces variations ; ce serait un travail long et peu utile. Il nous suffira d'établir le principe directeur qui domine toute cette matière et de l'appliquer aux législations actuelles de la France et des États-Unis.

Ce principe sera différent selon la nature qu'on reconnaît au droit de blocus. Dit-on, avec Cauchy (2), que le blocus constitue une guerre spéciale et distincte, « guerre locale qui vient s'ajouter à la guerre générale, » il faut décider

(1) Déclaration du Président des États-Unis relative au blocus de Matamoros (17 août 1866) ; *Arch. dipl.* 1866 ; IV, 276.

(2) Cauchy, *op. cit.* ; II, 199.

que l'autorité qui est compétente pour déclarer la guerre pourra seule proclamer un blocus. Considère-t-on au contraire le blocus comme une simple opération de la guerre — et c'est là, nous l'avons vu, la véritable doctrine, — il faut reconnaître le droit de l'établir à une autre autorité, qui sera le pouvoir exécutif. Cette distinction est essentielle. Aujourd'hui, en effet, dans la plupart des constitutions, le pouvoir exécutif n'a plus exclusivement l'autorité suprême ; la nation représentée par le pouvoir législatif conserve les droits les plus importants de la souveraineté, par suite le droit de déclarer la guerre.

Tel est notamment le système actuellement admis en France, en vertu de la constitution des 16-18 juillet 1875 : « Le président de la République, dit l'art. 9, ne peut déclarer la guerre sans l'assentiment préalable des deux Chambres. »

Un système analogue est suivi aux États-Unis ; dans ce pays le Congrès peut seul déclarer la guerre, et le président n'est que l'exécuteur de la décision prise par la législature nationale. En Amérique comme en France il y a donc un intérêt considérable à examiner si le droit de blocus constitue un moyen de guerre ou au contraire une véritable guerre.

Cet examen a été fait. La question qui nous occupe s'est présentée pendant l'insurrection sécessionniste, et elle a été tranchée par un jugement intéressant des tribunaux américains. Le 21 mai 1861 le schooner anglais le *Tropic-Wind* avait été capturé par le navire des États-Unis le *Monticello*, pour avoir voulu violer le blocus du port de Richemond proclamé par le président le 27 avril 1861. Traduits pour ce fait devant la justice américaine, les coupables cherchèrent d'abord à faire déclarer la prise illégitime en soutenant que le blocus n'avait pas été établi va-

lablement : « Le président des États-Unis, disaient-ils, n'a pas le droit de proclamer le blocus ; ce pouvoir d'après la constitution américaine (art. 1, section VIII, § 11) ne peut appartenir qu'à la législature nationale. » Mais, le juge Dunlop ne se rendit pas à ces raisons. Il décida que le blocus avait été légitimement décrété par le président, conformément à l'art. 2, section II de la constitution qui disait : « Le président sera commandant en chef de l'armée, des flottes des États-Unis et de la milice des divers États, quand elle sera appelée au service des États-Unis. » « Ce point est certain, ajoutait-il, car en sa qualité de chef de la marine le président a le droit d'ordonner à une flotte ou à un vaisseau de capturer en mer les navires ennemis ou de bombarder les forteresses de la côte. C'est seulement un autre mode d'attaque et de dommages causés à l'ennemi que de fermer ses ports et que d'interdire son commerce par cette même flotte : ce sont les mêmes armes, seulement le commandant varie les modes d'attaque. » (Cour de district des États-Unis. — Cour de district de Colombia, jugement du 13 juin 1861) (1).

Nous concluons donc : la déclaration d'un blocus ne doit pas nécessairement émaner de l'autorité qui déclare la guerre ; étant un acte du pouvoir souverain elle doit cependant être faite par le gouvernement. Celui-ci peut toutefois déléguer expressément cette faculté à une auto-

(1) *Archives diplomatiques*, 1862 ; II, 58.

L'art. 1, sect. VIII, § 11 de la constitution accorde au Congrès le pouvoir de déclarer la guerre, d'accorder des lettres de marque et de représailles, et de faire des règlements concernant les captures sur terre et sur mer.

L'opinion admise par le juge Dunlop a reçu l'approbation du gouvernement anglais. John Russel déclara en effet, le 10 mars 1862 à la Chambre des lords : « Le blocus des ports du Sud a été l'acte du président des États-Unis qui l'a proclamé l'année dernière. En conséquence, il ne peut pas y avoir de question sur la compétence de l'autorité qui a établi ce blocus. » (*Arch. dipl.*, 1862 ; II, 279.)

rité déterminée. Cette délégation est même présumée dans certains cas. Le commandant d'une escadre n'a pas, généralement parlant, le pouvoir d'établir un blocus, ni d'étendre à une place voisine celui qui existe déjà contre une autre et qui a été régulièrement déclaré ; mais, s'il s'agit d'un chef d'escadre opérant dans des régions lointaines, il faut admettre qu'il est investi virtuellement de tous les pouvoirs nécessaires pour la réussite de l'entreprise militaire dont il est chargé. Cette théorie est contestée par quelques auteurs, mais elle est admise en général par la pratique des nations (Cons. : Calvo, *op. cit.*, § 1137 ; II, 520 et 521).

SECTION III

DE L'EFFECTIVITÉ DU BLOCUS.

§ 1. — Pour exister et devenir obligatoire, le blocus doit être effectif. Mais que faut-il entendre par blocus effectif ?

I. — Nous nous sommes efforcés de rechercher quelle était la base juridique du blocus à l'égard des neutres; nous avons vu qu'à ce sujet trois opinions pouvaient être défendues et nous avons indiqué les points sur lesquels ces systèmes différaient entre eux.

Un de ces points est relatif à l'effectivité du blocus. Considère-t-on le blocus comme un droit des belligérants dérivant des nécessités de la guerre, il faut permettre à l'ennemi d'écarter les neutres d'une place qu'il a déclarée bloquée, mais dont les abords ne sont défendus par aucune force navale : le blocus doit avoir alors toute l'étendue que la nécessité peut lui donner; il suffira donc au belligérant de déclarer l'isolement d'un certain lieu nécessaire à ses opérations, pour que les neutres soient obligés de cesser avec ce lieu toute communication (1). Mais il en est autrement, si on soutient que le blocus est le droit de souveraineté appartenant à chaque peuple sur son propre territoire, étendu à la partie de la mer conquise soit sur son ennemi, soit sur la mer libre, ou encore si on pense que l'interdiction du commerce avec les lieux bloqués résulte

(1) Cf. Hautefeuille, *op. cit.*, II, 194.

du devoir des neutres de ne pas s'immiscer dans les hostilités. En effet, pour qu'un peuple soit souverain sur une portion de territoire il faut qu'il l'ait conquise, et pour qu'on puisse considérer celle-ci comme conquise il faut que le peuple l'ait réduite sous sa puissance et qu'il la détienne actuellement sous cette puissance : il n'y a pas de conquête sans possession réelle. De même, pour que des neutres soient, comme tels, obligés de respecter les moyens de guerre employés par les ennemis, il faut que ces moyens de guerre existent d'une façon réelle et matérielle ; or, quand un peuple déclare son intention d'isoler et d'affamer son adversaire au moyen du blocus, peut-on dire que ce moyen existe s'il n'y a pas autour de la place déclarée bloquée une force navale suffisante pour rendre dangereuse l'entrée ou la sortie de cette place? De même qu'on ne livre pas bataille par cela seul qu'on a manifesté l'intention de le faire, de même celui qui notifie aux neutres sa volonté de bloquer un port ne peut être considéré comme bloquant ce port.

Admettre la légitimité des blocus fictifs, ce serait d'ailleurs faire peser tout le poids de la guerre sur les nations restées en paix, et conserver tous les avantages de l'état pacifique au belligérant qui, cependant, devrait surtout souffrir des hostilités qu'il a provoquées. Avec un pareil système, celui-ci n'aurait nul besoin d'équiper des flottes nombreuses. Son commerce ne souffrirait même point de la guerre, car ses sujets pourraient facilement rester en rapports commerciaux avec l'adversaire ; la guerre se faisant seulement d'État à État, le commerce n'est pas interdit de droit entre sujets d'États belligérants ; et l'intérêt de l'État bloqueur est de faciliter un tel commerce. Les neutres, obligés d'obéir à la déclaration de blocus, devraient au contraire cesser toutes relations avec la nation

ennemie. Telle serait assurément la politique que suivrait un belligérant, d'une puissance militaire assez considérable pour ne pas craindre la coalition des autres peuples. Cette condition rendra sans doute très rare une semblable politique ; sa réalisation n'en est pas moins possible si on songe à l'alliance de quelques-unes des nations les plus puissantes de l'univers.

Alors même que le belligérant consentirait à respecter lui-même le blocus fictif qu'il a déclaré, il ne serait pas dans une position inférieure à celle des neutres. Excepté l'incommodité qui pour lui comme pour eux résultera de la privation du commerce, il ne souffrira nullement de cette mesure ; ses navires seront aussi libres que si le blocus n'existait pas, et ils pourront être utilisés à toute autre fin dans la guerre. Quant au belligérant bloqué, il ne souffrira pas davantage d'un blocus fictif prononcé contre lui. Aucun vaisseau ennemi ne cernant ses ports, ses navires pourront en sortir facilement ; plusieurs d'entre eux seront peut-être confisqués par les bâtiments ennemis qui les rencontreront, mais beaucoup pourront échapper à la saisie — ce qui n'arriverait pas si le blocus était effectif. Cette confiscation ne devra d'ailleurs les atteindre qu'autant qu'ils seront moins forts : comme il y a guerre entre les deux peuples, ces navires de la nation bloquée peuvent en effet s'opposer par la force à la saisie qu'on veut exercer contre eux. La déclaration du blocus du reste est sans importance à ce sujet ; ces bâtiments belligérants seraient susceptibles de confiscation même si le blocus n'avait pas été déclaré, car d'après la pratique internationale la propriété privée ennemie est saisissable sur mer. Ainsi, à l'égard des belligérants, le seul effet du blocus sera de priver le bloqueur des communications avec son ennemi et de gêner le bloqué dans son commerce

avec les autres peuples ; mais ces pertes ne seront pas sans compensation, car chacun de ces peuples, s'il est vainqueur, aura droit à des indemnités de guerre ou à des annexions de territoire. Les blocus fictifs nuiront donc aux belligérants beaucoup moins que les blocus effectifs, puisque grâce à ce système le bloqueur économisera des vaisseaux et le bloqué pourra faire sortir les navires de ses ports avec une sécurité plus grande. La situation est tout autre pour les neutres. Remarquons d'abord que les confiscations qu'ils peuvent subir, confiscations dues uniquement à l'existence du blocus, leur seront toujours plus préjudiciables qu'aux belligérants, car, ils ne peuvent jamais se défendre contre elles à moins d'être traités en ennemis et ils ne voient jamais leurs pertes compensées par quelque avantage pécuniaire ou territorial. En second lieu, ces confiscations seront certainement plus nombreuses en cas de blocus fictifs qu'en cas de blocus effectifs. En effet, les blocus fictifs n'exigeant de la part du belligérant aucune dépense, aucune force pour leur établissement et leur maintien, celui-ci s'en servira fréquemment comme moyen de guerre et n'hésitera pas à les étendre sur de très vastes espaces. De plus, si on autorise les blocus fictifs, il faut admettre comme complément nécessaire de ce procédé ce qu'on a appelé le droit de prévention et le droit de suite, c'est-à-dire considérer comme confiscable tout navire neutre qui a mis à la voile pour un lieu déclaré bloqué ou qui est rencontré en pleine mer venant de ce lieu ; au contraire, si on déclare obligatoires seulement les blocus effectifs, maintenus par une force navale, il faut reconnaître aux neutres le droit de vérifier eux-mêmes l'état des choses et on doit n'autoriser leur confiscation qu'autant que le blocus est encore maintenu en fait lorsqu'ils arrivent auprès de la place bloquée et

qu'autant qu'ils cherchent à ce moment à forcer la ligne de blocus.

Nous arrivons ainsi à constater ce fait, que les blocus fictifs, à la différence des blocus effectifs, causent aux neutres des dommages beaucoup plus considérables qu'aux belligérants. Les autoriser, cela revient donc à permettre aux nations en guerre d'user de moyens *directs* contre les neutres, c'est pourquoi nous repousserons un semblable procédé. Nous devons le repousser, non seulement à cause des conséquences qu'il entraîne, mais encore à cause de l'idée même sur laquelle il semble reposer. Décider qu'un belligérant peut, par une seule ordonnance déclarant le blocus des côtes ennemies, prohiber le commerce neutre avec ces côtes, c'est en effet donner à un acte législatif émané d'un peuple une valeur intrinsèque à l'égard d'un autre peuple, en d'autres termes c'est attenter à l'indépendance essentielle des nations. Comme le disent fort bien MM. Pistoye et Duverdy (1), « on comprend que les navires neutres, arrivant en présence de forces militaires qui opèrent contre une place, puissent être obligés de prendre une autre direction pour ne pas gêner les opérations des agresseurs, mais on ne comprend pas pourquoi ils ne pourraient pas entrer dans des ports ouverts, devant lesquels ne se trouve aucune croisière ennemie. Alors les belligérants pourraient dicter des lois aux neutres et leur imposer leur bon plaisir. »

Ce ne fut guère qu'à partir du XVII[e] siècle qu'on commença à établir des règles et des lois fixes pour le droit de blocus ; ce n'est pas à dire cependant que ce droit n'existât pas auparavant, mais il n'existait que d'une manière confuse et n'était en réalité qu'une application illimitée de la contrebande de guerre. On peut en effet

(1) Pistoye et Duverdy, *op. cit.*, I, 366.

trouver l'origine de ces blocus fictifs, qui furent les seuls employés au début, d'abord dans les proclamations que les belligérants dès le XIII[e] siècle rendaient au commencement de chaque guerre pour défendre à tous navires d'apporter des munitions de guerre à l'ennemi (1), et ensuite dans les traités de la même époque par lesquels les amis d'un souverain renonçaient à tout commerce avec les adversaires de celui-ci pour la durée des hostilités (2). L'utilité que les belligérants avaient reconnue à ces proclamations pour réduire plus rapidement l'adversaire les avait engagés sans doute à conclure ces traités. Et, ceux-ci devenant de plus en plus fréquents, les belligérants avaient probablement pensé que leurs dispositions étaient tellement passées dans l'usage, qu'ils pouvaient échapper à la nécessité de conclure des conventions, et édicter les mêmes règles par de simples ordonnances : c'était ainsi créer les blocus fictifs.

Le premier exemple de semblables ordonnances se rencontre dans des déclarations anglaises de 1315 et de 1337. Ces actes défendaient aux neutres de commercer avec les Écossais, en guerre avec les Anglais, sous peine de retrait de tous les privilèges et de destruction de tous les établissements des nations contrevenantes (Rymer, *op.cit.*, II, part. 4, p. 76 ; IV, part. 3, p. 54).

(1) Le droit romain, déjà, punissait de mort ceux qui vendaient des armes aux *barbares* (L. 2, Code, IV, 41) ; au moyen âge, pendant les croisades, les papes défendirent à toute la chrétienté sous peine de ban d'amener aux Sarrazins des armes, du fer, des bois de construction (Bulle de Boniface VIII, en 1302).

(2) Des exemples de ces conventions sont donnés par les traités conclus en 1304 et en 1314 entre l'Angleterre et la France. Des traités semblables furent signés en 1315, 1346 et 1370 entre la Grande-Bretagne et les villes de Flandre et du Brabant (V. Rymer, *Fœdera,* I, part. 4, p. 39 ; Dumont, *Corps universel diplomatique du droit des gens*, II, part. 2, p. 24 ; III, part. 1, p. 560 ; — Ern. Nys, *La guerre maritime*, 1881, p. 37).

L'Angleterre appliqua encore les mêmes principes en 1346 : Édouard III, qui guerroyait alors contre la France, déclara que « tout vaisseau étranger qui tenterait d'entrer dans un port français serait pris et brûlé (1) ».

En 1560, la Suède usa aussi de ce système à l'égard de la Russie ; et, en 1575, les Hollandais arrêtèrent tous les navires britanniques qui se dirigeaient vers leur ennemi, l'Espagne.

Cette mesure motiva de vives récriminations de la part d'Élisabeth d'Angleterre ; mais la Grande-Bretagne n'en suivit pas moins bientôt l'exemple de la Hollande : Thuanus rapporte, en effet, dans son histoire de l'an 1589, qu'une guerre éclata entre l'Angleterre et le Danemarck parce que la première de ces deux puissances avait voulu interdire à l'autre toutes les relations commerciales avec son adversaire.

En 1584 les Hollandais, qui luttaient contre l'Espagne pour reconquérir leur indépendance, décrétèrent de nouveau des blocus fictifs : ils mirent en état de blocus tous les ports de Flandre, sans prendre la peine de placer des vaisseaux autour de ces ports. Quatre ordonnances successives du 4 avril et du 4 août 1586, du 9 août 1622 et du 21 mars 1624 renouvelèrent cette mesure, et celle-ci fut enfin confirmée par l'édit du 26 juin 1630 qui, suivant Calvo (2), « peut être considéré comme un des documents les plus anciens qu'on connaisse sur cette matière et qui formule une sorte de législation complète du blocus

(1) En 1434, plusieurs meetings furent tenus à Lubeck par les députations Hanséatiques pour délibérer sur les restrictions imposées à leur commerce par les guerres des grands Etats de l'Europe. Mais, la discussion porta seulement sur le droit de faire le commerce avec un belligérant pour le tout ; et la question du blocus ne paraît pas avoir été examinée bien que toute la discussion tendît de ce côté.

(2) Calvo, *op. cit.*, § 1189, II, p. 577. — V. le texte de l'édit. de 1630 dans Robinson, *Collectanea maritima*, p. 189.

fictif ». Sans doute, cette déclaration de 1630 n'avouait pas ouvertement la théorie du blocus fictif ; comme la plupart des documents anglais dont elle fut suivie elle prétendait que les ports mis en état de blocus étaient dûment cernés, mais ce n'était là qu'une affirmation inexacte. Ces ports n'étaient entourés que de rares vaisseaux de guerre et de corsaires qui avaient ordre de croiser et de saisir les navires neutres tentant de passer outre ; en réalité, le blocus décrété était un blocus par croisière, ce qui — nous le verrons bientôt — n'est qu'une variété du blocus fictif. Tel était bien le sens de cet édit de 1630, puisqu'il allait jusqu'à déclarer coupable de violation du blocus tout bâtiment faisant voile pour le port frappé d'interdit, mesure sans laquelle des blocus fictifs seraient illusoires.

La Hollande ne s'en tint pas à son décret de 1630. En 1652 et en 1666 elle prononça le blocus des côtes de la Grande-Bretagne et de ses possessions dans les diverses parties du monde, et les 14 avril 1672 et 11 avril 1673 elle édicta les mêmes mesures contre la France.

Ces principes étaient aussi ceux de l'Espagne : en 1663, cette puissance avait en effet déclaré bloqués tous les ports du Portugal. Cette mesure souleva, sans doute, les protestations des puissances, voire même celles des Provinces-Unies ; mais, ces protestations, bien qu'elles eussent abouti, n'empêchèrent point les blocus fictifs de faire de grands progrès, car, quelques années après, cette institution se trouvait consacrée par le droit conventionnel lui-même.

Jusqu'en 1689, aucun traité important n'avait autorisé les blocus fictifs ; tous les traités avaient reconnu que, pour donner un pouvoir quelconque au peuple qui le proclamait, le blocus devait être effectif. La plupart de ces

conventions, il est vrai, n'avaient exigé cette condition que d'une manière en quelque sorte tacite : après avoir donné la liste complète des objets de contrebande de guerre qu'on ne pouvait porter sur territoire ennemi, elles ajoutaient une espèce d'énumération de denrées dont le commerce restait libre entre neutres et belligérants « *excepté avec les places assiégées, bloquées ou investies* (1) ». Certaines, toutefois, avaient prescrit impérieusement la réalité du blocus. Quelques conventions, qui, chose remarquable, étaient toutes signées par la Hollande et par l'Angleterre, contenaient en effet la disposition suivante : « Tum solummodo confiscationi obnoxia erunt, si quando forte urbibus et locis ab una alterave parte sive mari, sive terra, obsidione juxta *realiter cinctis,* inferentur » (22 novembre 1662 (art. 3) entre la Hollande et Alger, Dumont, VI, part. 2, p. 445 ; — 16 juillet 1667 (art. 7) entre la Hollande et la Suède, Dumont, VII, part. 1, p. 37 ; — 1 décembre 1674 (art. 4) entre la Hollande et l'Angleterre, Dumont, VII, part. 1, p. 282).

Durant cette époque, un traité paraît cependant avoir admis le blocus fictif : La convention du 24 septembre 1631, qui, conclue entre la France et le Maroc, prévoyait le cas où les Marocains se révolteraient contre leur souverain, déclarait que « les sujets de S. M. Très Chrétienne pourraient empêcher et défendre qu'aucun Anglais ou autres nations pussent trafiquer ni porter aucunes armes ni autres choses aux sujets rebelles de l'empereur du Maroc » (Dumont, VI, part. 1, p. 20).

(1) V. 17 décembre 1650 (art. 7) entre l'Espagne et les Provinces-Unies (Dumont, VI, part. 1, p. 570) ; — 10 *mai* 1655 (art. 2) entre la France et les villes Hanséatiques (Dumont, VI, part. 2, p. 103) ; — 7 novembre 1659 entre la France et l'Espagne (art. 13) (Dumont, VI, part. 2, p. 264) ; — 11 juillet 1670 (art. 16) entre le Danemarck et la Grande-Bretagne (Dumont, VII, part. 1, p. 132) ; — 10 août 1678 entre la France et la Hollande (art. 16) — (Dumont, VII, part. 1, p. 357).

Mais cette convention n'avait pas une grande importance. Il n'en est pas de même du traité de Wittehal du 22 août 1689 (Dumont, VII, part. 2, p. 236), qui prétendait soumettre à un blocus rigoureux toutes les côtes françaises au moyen d'une simple proclamation adressée aux États neutres. Cette convention, signée par les deux plus grandes puissances maritimes de l'époque, l'Angleterre et la Hollande, avait un article 3 ainsi conçu : « Il est convenu entre S. M. le roi de la Grande-Bretagne et les États-Généraux que, si pendant cette guerre les sujets d'un autre roi, prince ou État entreprennent de trafiquer ou de faire aucun commerce avec les sujets du roi T. C., ou que si leurs vaisseaux ou bâtiments sont rencontrés faisant voile vers les ports, havres ou rades de l'obéissance dudit roi T. C., sous un soupçon apparent de vouloir trafiquer avec les sujets dudit roi, et si les vaisseaux appartenant aux sujets d'aucun autre roi, prince ou État sont trouvés en quelque endroit que ce soit chargés de marchandises ou denrées pour la France ou pour les sujets du roi T. C., ils seront pris par les capitaines des vaisseaux de guerre, armateurs ou autres sujets du roi de la Grande-Bretagne et des seigneurs États et seront réputés de bonne prise par les juges compétents. Ledit roi de la Grande-Bretagne et lesdits seigneurs États notifieront au plus tôt ce traité à tous les rois, princes ou États de l'Europe qui ne sont pas en guerre contre la France pour qu'ils soient en même temps informés que si leurs vaisseaux ou si les bâtiments de leurs sujets sortis en mer avant cette notification sont trouvés faisant voile vers les ports, havres ou rades de l'obéissance du roi T. C., ils seront obligés par les vaisseaux du roi de la Grande-Bretagne et par ceux des États-Généraux de rebrousser chemin incessamment, et que si les vaisseaux ou bâtiments desdits rois, princes ou États ou

de leurs sujets sont rencontrés faisant voile desdits ports, chargés de marchandises ou denrées de France, lesdits vaisseaux et bâtiments seront obligés de s'en retourner auxdits ports et d'y laisser leurs marchandises, à peine de confiscation ; et qu'en cas que les vaisseaux et bâtiments desdits rois, princes et États ou de leurs sujets sortis en mer après la notification soient trouvés faisant voile vers les ports, havres ou rades de l'obéissance du roi T. C., ils seront saisis et confisqués avec leurs marchandises et denrées comme de bonne prise. » Ces dispositions que les États-Généraux de Hollande avaient signées non sans quelque répugnance, ne restèrent pas lettre morte ; car elles furent exécutées dans le cours même de la guerre : de nombreux navires neutres furent capturés, conduits en Angleterre et condamnés comme de bonne prise par les tribunaux anglais sous le prétexte qu'ils avaient violé ce blocus imaginaire.

Ces procédés jetèrent bientôt l'alarme parmi les neutres, et la Suède et le Danemarck s'engagèrent par un traité du 17 mars 1693 (Dumont, VII, part. 2, p. 325) (1) à agir de concert, même en usant de représailles, pour obtenir le redressement de leurs griefs. Cette attitude énergique, qui constitue le premier exemple d'une neutralité armée, produisit le résultat désiré : l'Angleterre et la Hollande furent obligées de relâcher plusieurs des navires capturés, et elles durent abandonner ces prétentions iniques qui contredisaient si ouvertement les maximes généralement admises par les traités du XVII[e] siècle.

Après 1689, le droit conventionnel essaya de revenir à des principes plus justes : les conventions du XVIII[e] siècle

(1) La même année, l'auteur scandinave, Groningius, écrivait son livre *Navigatio libera,* dans lequel il réduit les droits des belligérants à la seule défense de faire le commerce avec les places actuellement cernées.

exigèrent pour la plupart un investissement réel. Mais la majorité d'entre elles ne le faisaient encore que tacitement (1) ; quelques traités seulement le firent expressément (2), et certains allèrent même jusqu'à fixer le nombre des vaisseaux requis pour le blocus du port (3).

Cependant, la pratique ne suivit pas ces enseignements des traités. La guerre de 1739 entre l'Espagne et l'Angleterre, ainsi que la guerre de succession, furent marquées par des prétentions exagérées de la part du gouvernement anglais. Et, de même, en 1756, pendant la guerre de sept ans, la Grande-Bretagne resta encore fidèle à ses anciennes doctrines. Voulant empêcher les Hollandais de faire le commerce entre les colonies françaises et la métropole, commerce réservé à la France en temps de paix, elle mit par une simple proclamation tous les ports français en état de blocus, et ses croiseurs capturèrent un grand nombre de vaisseaux hollandais. Les États-Généraux protestèrent contre ces mesures, et l'Angleterre restitua les navires saisis ; mais cette restitution n'eut lieu qu'à titre de faveur exceptionnelle, et le gouvernement britannique

(1) 20 septembre 1697, traités de Ryswick (Dumont, VII, part. 2, p. 386.) ; — 1701 entre la Hollande et le Danemarck (Dumont, VIII, part. 1, p. 35.) ; — 1713 entre la France et la Grande-Bretagne, art. 20, (De Clercq, *Recueil des traités de la France,* I, 10) ; — 1763 entre l'Espagne, la France et l'Angleterre (Martens, *Rec.*, 2e édit. I, 104) ; — 1766 entre la Russie et l'Angleterre (Martens, *Recueil,* 2e édit., I, 390) ; — 1 avril 1769 entre la France et Hambourg, art. 16 (De Clercq, I, 111) ; — 1778 entre la France et les États-Unis d'Amérique (Martens, *Recueil,* 2e édit., II, 587); — 18 septembre 1779 entre la France et Mecklembourg, art. 14 (De Clercq, I, 135.) ; — 26 septembre 1786 entre la France et la Grande-Bretagne, art. 23 (De Clercq, I, 157).

(2) V. 30 avril 1725 entre l'Espagne et l'Autriche, art. 9 (Dumont, VIII, part. 2, p. 113).

(3) V. 23 août 1742 entre la France et le Danemarck, art. 20 (De Clercq, I, 51) ; — 6 avril 1748 entre la Sicile et le Danemarck, (Wenck, *Codex,* II, 275) ; — 27 août 1753, entre la Hollande et les Deux-Siciles, art. 22 (Wenck, *Codex juris gentium recentissimi,* II, 753); — 30 juillet 1789 entre le Danemarck et Gênes, art. 8 (Martens, *Recueil,* 2e éd., IV, 443).

eut soin de dire qu'à l'avenir tout navire qui tenterait de violer un blocus *déclaré* serait capturé et confisqué.

Le cabinet de Saint-James eut bientôt l'occasion d'appliquer la règle qu'il posait ainsi en 1756. En 1775, pour se venger de l'aide fournie par le gouvernement français aux colonies américaines révoltées, la Grande-Bretagne édicta en effet contre la France un nouveau blocus de cabinet.

Les nations de l'Europe s'émurent enfin de tous ces actes de violence ; et, en vue de résister aux prétentions anglaises, elles formèrent en 1780 une ligue de neutralité armée. L'initiative de cette ligue est due à la Russie. Dès le 16 août 1778, le gouvernement de Catherine II avait écrit à son envoyé à Copenhague, Sacken, de se mettre en rapport avec le ministre danois, M. de Bernstorf afin d'empêcher le renouvellement de tous faits injustes. Celui-ci avait accepté avec empressement les propositions russes ; et il était même allé jusqu'à proposer de faire admettre par les grandes puissances des maximes protectrices des droits des neutres, notamment de « limiter le blocus au port réellement bloqué, c'est-à-dire isolé de telle façon, grâce aux mesures de blocus, qu'il y a danger évident d'entrer ». Mais son projet ne fut pas agréé par la Russie (20 décembre 1778), et tout semblait devoir en rester là, quand, en 1779, le gouvernement russe fut victime de nouveaux actes de violence. Les négociations reprirent alors, et une déclaration rédigée selon les idées de M. de Bernstorf fut communiquée le 28 février 1780 aux représentants des neutres près la cour de Saint-Pétersbourg (Martens, *Recueil,* 2e édit., III, 158) (1).

(1) D'après la version unanimement admise, l'acte du 28 février 1780 serait le résultat d'une intrigue de palais et de la jalousie du comte Panim et du prince Potemkin : arrêtée sous l'influence de Potemkin dans les termes les plus favorables à l'Angleterre, la déclaration aurait été sur le point de paraître lorsque Panim serait parvenu à la faire complètement modifier.

Les envoyés du Danemarck, des Provinces-Unies et du Portugal y répondirent par les assurances les plus amicales ; mais cela ne suffisait pas pour constituer une vaste ligue destinée à soutenir, par la force au besoin, les principes mis en avant : il fallait une adhésion plus formelle. Cette adhésion ne tarda pas à se produire. Après de nouvelles instructions de Catherine II, le Danemarck et la Suède conclurent en effet avec la Russie, les 8 et 21 juillet 1780 (Martens, *Recueil*, 2e édit. III, 178, 191, 201), des traités d'alliance qui reproduisaient textuellement les maximes proposées en 1778 par M. de Bernstorf. Ces traités reçurent l'adhésion de la France le 27 juillet 1780, de la Hollande le 3 janvier 1781 (Martens, *Recueil*, 2e édit., III, 215), de la Prusse le 8 mai (Martens, *Recueil*, 2e édit., III, 247), de l'Empire le 9 octobre (Martens, *Recueil*, 2e édit., III, 257), du Portugal le 13 juillet 1782 (Martens, *Recueil*, III, 263), des Deux-Siciles le 10 février 1783 (Martens, *Recueil*, 2e édit., III, 267), et ils formèrent ainsi la première ligue de *neutralité armée*.

Ces conventions furent un événement considérable pour le progrès du droit maritime, car elles déclaraient que les blocus devaient être effectifs pour être obligatoires et même définissaient les blocus effectifs : « Pour déterminer ce qui caractérise un port bloqué, disait le § 4 de la déclaration russe de 1780, on n'accorde cette dénomination qu'à celui où il y a, par la disposition de la puissance qui l'attaque avec des bâtiments de guerre *arrêtés* et *suffisamment proches*, un danger évident d'entrer. » Cette définition repoussait ainsi expressément les blocus sur papier et en particulier les blocus par croisière.

D'après M. Ern. Nys (*op. cit.*, p. 91, note 2), ce serait là une pure légende et la vérité serait que la ligue fût l'œuvre mûrement réfléchie de Catherine II.

Bien qu'insérée dans la déclaration russe adoptée par les nations, cette définition ne fut cependant pas réellement admise par tous les États signataires de la ligue. Il est effectivement un point que les auteurs n'ont pas assez remarqué et qui diminue considérablement la force de cette alliance de 1780, c'est que les termes mêmes de la déclaration russe ne furent pas exactement reproduits par les actes d'acceptation des puissances. Quelques nations, en effet, comme l'Autriche (acte d'acceptation du 9 octobre 1781), et les Deux-Siciles (acte d'acceptation du 10 février 1783), s'efforcèrent d'échapper à la précision russe et de substituer le blocus par croisière au blocus effectif : elles déclaraient sans doute reproduire la déclaration « dans sa substance », mais en réalité elles la dénaturaient en définissant le port bloqué « le port où il y a, par la disposition de la puissance qui l'attaque *avec des vaisseaux suffisamment proches*, un danger évident d'entrer ». Sans contredit, ce manque de précision dans les termes devait être intentionnel ; car, en vérité, il eût été plus simple de reproduire fidèlement cette déclaration primitive qu'on disait vouloir accepter.

La Russie elle-même, qui avait proposé le principe du blocus effectif et qui l'avait adopté dans ses conventions de 1781 (8 mai), 1782 (8 octobre) [Martens, *Recueil*, 2e édit., III, 474], et 1785 (1 novembre) [Martens, *Recueil*, 2e édit., IV, 76] avec la Prusse, le Danemarck et l'Autriche, l'abandonna bientôt. En 1782, en 1786 et en 1787 (1), tout en s'engageant à observer les règles de sa déclaration du 28 février 1780, cette puissance concluait avec le Portugal, la France et les Deux-Siciles des traités

(1) 13 juillet 1782 entre la Russie et le Portugal (Martens, *Recueil*, 2e édit., III, 263) ; — 31 décembre 1786-11 janvier 1787 entre la Russie et la France (Martens, *Recueil*, 2e édit., IV, 210) ; — 6-17 janvier 1787 entre la Russie et les Deux-Siciles, (Martens, *Recueil*, 2e édit., IV, 237).

qui repoussaient expressément lesdites règles et admettaient sans conteste les blocus par croisière : « Pour déterminer ce qui caractérise un port bloqué, disaient ces actes internationaux, on n'accordera cette dénomination qu'à celui qui sera attaqué *par un nombre de vaisseaux proportionné à la force de la place et qui en seront suffisamment proches* pour qu'il y ait danger évident d'entrer dans ledit port. »

La ligue de 1780 n'a donc pas eu la portée qu'on lui reconnaît d'ordinaire; elle n'eut pas non plus l'effet qu'on semblait en attendre.

Quelques années plus tard, en effet, la Révolution faisait son apparition en France, et les puissances qui, en 1780, s'étaient unies pour repousser les doctrines maritimes de l'Angleterre, se joignaient à cette nation et acceptaient ces mêmes doctrines pour combattre « les usurpateurs du gouvernement de la France qui se sont déclarés par un décret formel les amis et protecteurs de tous ceux qui oseraient entreprendre des crimes semblables aux leurs dans les autres États ». La Convention nationale française s'était cependant montrée disposée à suivre des principes rationnels, en remettant en vigueur dès le début de la guerre le règlement de 1778 si favorable aux nations neutres (décret du 14 février 1793, art. 3). Mais, la Grande-Bretagne ne tint aucun compte de cet acte de courtoisie; elle y répondit en ordonnant la saisie de tous les bâtiments neutres chargés de céréales à destination d'un port français, ce qui en réalité était la déclaration de toutes les côtes françaises en état de blocus. La Convention usa alors de représailles, et le 9 mai 1793 (Martens, *Recueil*, 2e édit., V, 381) elle édicta contre l'Angleterre les mesures mêmes que celle-ci venait de prendre contre la France. Les choses ne devaient pas en rester là.

Le 8 juin 1793 (Martens, *Recueil*, 2e édit., V, 596), la Grande-Bretagne enjoignit à ses commandants d'avoir à saisir tous les vaisseaux qui se dirigeraient vers les ports français ou ceux occupés par les armées françaises, et en général vers tous les ports qu'elle *déclarerait* bloqués ; et la Russie, cédant aux sollicitations de l'Angleterre, prononça le 10 août 1793 (Martens, *Recueil*, 2e édit., V, 590) des mesures semblables.

Si le gouvernement britannique avait réussi à entraîner la Russie dans son système, il avait au contraire échoué vis-à-vis du Danemarck : cette nation se refusa toujours à cesser tout commerce avec la France. Le Danemarck fut d'abord seul à adopter une pareille ligne de conduite ; mais bientôt la Suède s'unit à lui ; et, le 27 mars 1794 (Martens, *Recueil*, 2e édit. V, 606), ces deux puissances renouvelaient les conventions de la neutralité armée. Les États-Unis, qui eux aussi avaient eu à souffrir de l'ordre anglais de 1793, se montrèrent au contraire moins rebelles aux demandes du cabinet britannique ; ils signèrent avec l'Angleterre, le 19 septembre 1794 (Martens, *Recueil*, 2e édit., V. 641), un traité où ils consentaient à ce que la marchandise ennemie fût confiscable sur leurs navires ; ils insistaient toutefois dans ce traité sur la condition de la réalité du blocus, condition qu'ils rappelèrent encore expressément dans leur convention de 1795 avec l'Espagne (art. 16) (Martens, *Recueil*, 2e édit. VI, 143).

L'Angleterre ne devait pas s'en tenir à son édit de 1793 ; elle le confirma au mois d'avril 1795, et en 1798 elle étendit le blocus fictif des côtes de la France à tous les ports et à toutes les embouchures des rivières de la Belgique.

C'est alors que les protestations du Danemarck et de la Suède parvinrent à rallier la Russie et la Prusse ; et un nouvel acte de neutralité armée fut signé par ces puis-

sances les 16-18 décembre 1800 (Martens, *Recueil,* 2ᵉ édit. VII, 172, 181, 188). Cet acte énonçait les principes de droit naturel qui doivent déterminer les droits des neutres à l'égard du commerce et de la navigation, et il stipulait un armement commun pour la défense de ces principes. L'une de ces règles avait trait au droit de blocus ; l'art. 3 de la déclaration de 1800 déclarait en effet comme la neutralité de 1780 : « Pour déterminer ce qui caractérise un port en état de blocus, on ne doit comprendre dans cette dénomination que celui où il y a par la disposition de la puissance qui l'attaque avec des vaisseaux arrêtés et suffisamment proches un danger évident d'entrer. »

Mais, l'Angleterre se mit bientôt en mesure de détruire cette coalition des neutres ; elle déclara la guerre aux puissances de la Baltique, et après l'attaque dirigée contre Copenhague le 2 avril 1801 elle conclut un armistice qui fut suivi le 17 juin d'un traité avec la Russie (Martens, *Recueil*, 2ᵉ édit., VII, 260). Cette convention semblait admettre les principes que les puissances du Nord avaient défendus. Elle reconnaissait en effet qu'un port n'était bloqué qu'autant qu'il y avait devant ce port une force effective ; seulement, au lieu de stipuler que cette force devait consister en des vaisseaux arrêtés *et* suffisamment proches, elle substituait la particule *ou* à la particule *et*. De cette façon, pour faire un blocus, la Grande-Bretagne n'était pas obligée d'avoir des vaisseaux *arrêtés ;* il suffisait que les vaisseaux fussent suffisamment proches du lieu qu'elle voulait bloquer ; en d'autres termes, les blocus par croisière et les blocus réels devenaient ainsi obligatoires au même titre pour les neutres (1).

(1) Cette convention des 5-17 juin 1801 fut acceptée par le Danemarck le 23 octobre 1801 (Martens, *Recueil*, 2ᵉ édit., VII, 273) et par la Suède le 30 mars 1802 (Martens, *Recueil,* 2ᵉ édit., VII, 276).

On croit généralement que la première atteinte qui fut portée aux principes de 1800 le fut par l'Angleterre et résulta de cette convention de 1801 que nous venons d'examiner. C'est là une erreur qu'il est intéressant de rectifier, car nous pourrons ainsi affirmer que la ligue armée de 1800 fut détruite par les puissances mêmes qui l'avaient constituée. Ce traité anglo-russe des 5-17 juin 1801 avait en effet été précédé de quelques mois par une convention signée par la Russie et la Suède (1) et qui renfermait dans son art. 24 la décision suivante : « Pour déterminer ce qui caractérise un port bloqué, on n'accordera cette dénomination qu'à celui qui sera attaqué par un nombre de vaisseaux proportionné à la force de la place et qui en seront suffisamment proches pour qu'il y ait un danger évident d'entrer dans ledit port. » Cette convention, comme le traité anglo-russe, rendait donc un blocus obligatoire par le simple fait que le belligérant ferait croiser des vaisseaux *suffisamment proches* du port désigné, c'est-à-dire autorisait les blocus par croisière. Il y avait toutefois une différence entre ces deux conventions, mais cette différence ne pouvait détruire la remarque que nous venons de faire : celle-ci consistait uniquement en ceci que la convention anglo-russe n'indiquait point le nombre de ces vaisseaux, le laissait indéterminé, tandis que le traité russo-suédois exigeait un nombre de navires « proportionné à la force de la place ».

A cette époque, la Grande-Bretagne parut un moment vouloir renoncer à la doctrine des blocus fictifs. En 1804, sur les remontrances du gouvernement américain, elle ordonnait en effet aux commandants maritimes de ne pas

(1) Il est bien vrai de dire que cette convention était *antérieure* à la précédente, car signée le 13 mars 1801 elle fut ratifiée à Landscrona le 11 avril 1801 et à Pétersbourg le 11 juin 1801 (Martens, *Recueil*, 2e édit., VII, 315).

considérer comme existant le blocus des îles françaises des Indes occidentales, si ce n'est à l'égard des quelques ports qui se trouvaient réellement investis. Mais cet abandon de ses anciens principes ne fut pas de longue durée : en 1806 elle se permit contre les neutres les violations les plus flagrantes et elle porta à leur comble des mesures dont elle s'était tant de fois servie pendant le siècle précédent.

Durant cette longue lutte que l'Angleterre soutint alors contre la France, la Russie, son alliée, usa la première du blocus comme moyen de guerre. Le blocus que cette puissance édicta paraît toutefois avoir été effectif ; l'ordonnance publiée le 2 mars 1806 par le commandant de l'escadre russe près Cattaro disait notamment : « Tous les ports et toutes les côtes tant de la rive droite que de la rive gauche du golfe Adriatique qui appartiennent aux Français ou aux États neutres et qui sont occupés par les Français sont dès aujourd'hui assujettis au blocus *le plus rigoureux* par ladite escadre » (Martens, *Nouveau recueil*, I, 433).

Cette observation des règles du droit maritime ne satisfit point l'Angleterre ; car, aussitôt, un ordre du conseil britannique parut le 16 mai 1806 qui déclarait en état de blocus tous les ports, toutes les côtes, toutes les rivières depuis l'Elbe jusqu'à Brest, « lesdits côtes, rivières et ports *devant être considérés comme étant actuellement bloqués* » (Martens, *Nouveau recueil*, I, 436) (1).

(1) Antérieurement à cet ordre en conseil de 1806, l'Angleterre avait déjà rendu quelques déclarations de blocus. Le 28 juin 1803 elle décrétait le blocus des embouchures de l'Elbe et le 26 juillet 1803 celui du Weser, et le 9 août 1804 elle prononçait le blocus des ports français au canal et à la mer du Nord (Martens, *Nouveau recueil*, I, 433, *note*).

Comp., au sujet de ce blocus de 1806 formé par l'Angleterre, une dépêche pleine d'obscurité et d'habileté tout ensemble, envoyée par M. Forster, ministre d'Angleterre à Washington au président des États-Unis. Cette dépêche est mentionnée par Hautefeuille (*op. cit.*, II, 243) et par Gessner (*op. cit.*, p. 179).

Une mesure aussi inique devait soulever l'indignation de Napoléon I[er] et le pousser à des représailles. « Contre une puissance, dit-il, qui méconnaît à ce point toutes les idées de justice et tous les sentiments humains, que peut-on faire? sinon les oublier un instant soi-même pour la contraindre à ne les plus violer. Le droit de la défense naturelle permet d'opposer à son ennemi les armes dont il se sert et de faire réussir contre lui ses propres fureurs et sa folie. » (Rapport du 29 novembre 1806 présenté à l'empereur par M. de Talleyrand). Par ces paroles Napoléon cherchait donc dès le début à excuser les mesures si rigoureuses qu'il allait prendre. Ces excuses étaient-elles acceptables ? On peut en douter. Car, si la nécessité de se défendre contre un ennemi peut permettre les actes qui atteignent uniquement cet ennemi, elle ne peut certes autoriser ceux qui touchent principalement les neutres. Or, tel fut bien le caractère des mesures que l'empereur édicta.

Ce fut le décret du 21 novembre 1806, daté de Berlin (Martens, *Nouveau recueil*, I, 439), qui inaugura ce système, devenu désormais célèbre sous le nom de *Blocus continental.*

L'article 1 de ce décret déclarait les Iles Britanniques en état de blocus, et les autres dispositions tiraient les conséquences de ce nouvel état des choses. Ce blocus était un blocus fictif. Napoléon, plus franc que l'Angleterre, n'essaya même pas de lui donner les apparences d'un blocus effectif: dans les considérants du décret de Berlin il avouait son intention « d'appliquer à l'Angleterre les usages qu'elle avait consacrés dans sa législation maritime, » et le 15 novembre 1807 il écrivait à M. de Champagny que « l'Angleterre n'était pas plus bloquée par la France que la France ne l'était par l'Angleterre (1) ».

(1) *Correspondance de Napoléon I[er]*, lettre 13359, XVI, 195.

Ce blocus devait par suite entraîner l'application du droit de prévention. Ce droit fut en effet décrété dans le rapport que M. de Talleyrand présenta à Napoléon le 20 novembre 1806 : tous les navires qui, partis des ports de France ou de ceux occupés par l'armée française, tenteraient de se rendre en Angleterre seront soumis à la confiscation. Voulant à tout prix interdire les communications avec la Grande-Bretagne et craignant sans doute que sa marine ne fût insuffisante pour arrêter tous ces navires, l'empereur alla plus loin ; il déclara (art. 2) que « les lettres ou paquets adressés ou en Angleterre ou à un Anglais, ou écrites en langue anglaise n'auraient pas cours aux postes et seraient saisis » : c'était une sorte d'embargo mis sur la correspondance anglaise.

Par contre, Napoléon n'usa point du droit de suite. Il n'osa pas déclarer les navires neutres sortis des ports anglais confiscables durant tout leur voyage de retour comme coupables de violation de blocus ; il se borna seulement à décider (art. 7) qu' « aucun bâtiment venant directement de l'Angleterre ou des colonies anglaises ou y ayant été depuis la publication du décret ne serait reçu dans aucun port », et (art. 8) que « tout bâtiment contrevenant à cette disposition serait confisqué avec sa cargaison ». Cette règle, si rigoureuse qu'elle puisse paraître, ne violait peut-être point les principes du droit international, et l'empereur pouvait l'édicter : n'était-elle pas une application régulière du droit qui appartient à tout État souverain de fermer ses ports aux nations étrangères ? Nous aurions également compris que, par suite du même principe, Napoléon eût retenu tous les Anglais qui se trouvaient sur ces vaisseaux contrevenants et eût renvoyé de France tous ceux qui résidaient dans ce pays. Mais telle ne fut pas sa politique à cet égard, car il déclara

dans l'art. 3 que « tout individu sujet de l'Angleterre, de quelque état et condition qu'il soit, qui serait trouvé dans le pays occupé par nos troupes ou par celles de nos alliés serait fait prisonnier de guerre ». Cette dernière disposition ne pouvait s'expliquer que par des idées de représailles, et il ne faut pas chercher non plus une autre explication à l'art. 4, par lequel Napoléon étendait aux bâtiments et marchandises de commerce et aux propriétés des particuliers le droit de conquête qui, d'après les principes, ne doit s'appliquer qu'à ce qui appartient à l'État ennemi.

Tel a été ce fameux décret de Berlin, qui ne réglait pas seulement les rapports de l'Angleterre et de la France mais qui embrassait encore tous les alliés de la France et tous les pays alors soumis à la domination ou à l'influence française.

Cette déclaration ne fut pas une œuvre spontanée de la part de Napoléon Ier; ce fut une œuvre longuement réfléchie. Nous avons en effet découvert aux Archives nationales le projet du décret de Berlin, et ce projet différait sensiblement de la rédaction définitive.

Nous donnons en note (1) cette pièce encore inédite ;

(1) *Projet du décret de Berlin* (Archives nationales, AF, IV, 1673, pièce 27.)

« Art. 1er. — Les Iles Britanniques sont déclarées en état de blocus.

» Art. 2. — En conséquence, tout bâtiment venant d'Angleterre, de quelque nation qu'il soit, ou ayant mouillé dans les ports ou sur les côtes de l'Angleterre après la publication dudit état de blocus, qui entrera dans les ports ou rivières occupés par les troupes de S. M. l'empereur ou de ses alliés, sera confisqué.

» Art. 3. — Toute marchandise de fabrique anglaise sera confisquée dans quelque lieu qu'elle se trouve et à qui que ce soit qu'elle appartienne. (*A la suite de cet art. 3 se trouve une courte phrase écrite par Napoléon lui-même, mais illisible*).

» Art. 4. — Tout Anglais, militaire ou non, qui se trouvera dans les pays occupés par les armées françaises ou qui y arrivera sera fait prisonnier de guerre.

nous n'indiquons ici que les différences, au nombre de quatre, qui séparaient ces deux écrits :

1° Le projet saisissait seulement les lettres et courriers *adressés en Angleterre,* et saisissait ces papiers *en quelque langue qu'ils fussent écrits* (art. 5).

Le décret confisquait également ces papiers, mais de plus il saisissait les lettres *adressées à un Anglais en quelque pays qu'il se trouve* et *toutes les lettres écrites en langue anglaise* (art. 2).

2° Le projet ne faisait prisonniers de guerre que les *Anglais* se trouvant *dans les pays occupés par l'armée française* (art. 4).

Le décret s'appliquait à *tout sujet de l'Angleterre* qui serait rencontré dans les lieux occupés par les troupes françaises ou *par celles des alliés de la France* (art. 3).

3° Le projet confisquait les *marchandises de fabrique anglaise, où qu'elles se trouvassent et à qui que ce soit qu'elles appartinssent* (art. 3).

» Art. ... — Toute lettre, tout courrier adressé en Angleterre sera saisi dans les villes et lieux occupés par l'armée française ou par ses alliés.

» Art. ... — Le transit sur le Rhin, l'Escaut, l'Elbe, l'Oder, l'Embs ne sera accordé à aucune marchandise ou propriété anglaise.

» Art. ... — Tout bâtiment qui serait en contravention aux dispositions du présent décret ayant fait de fausses déclarations sera confisqué, et les capitaines et subrécargues arrêtés.

» Art. ... — Nous déclarons être prêt à nous désister desdites dispositions, toutes les fois que l'Angleterre se désistera : 1° du droit de blocus et ne l'appliquera qu'à des villes en danger d'être prises, c'est-à-dire bloquées effectivement par terre et par mer ; 2° de faire la guerre au commerce et qu'à l'exemple de ce qui se pratique sur terre et s'est observé dans tous les siècles, hormis depuis l'établissement du code maritime anglais, aucun bâtiment marchand, même d'une nation ennemie, ne pourra être inquiété dans son commerce pas plus que les rouliers, les bateaux, les lettres de change et les propriétés particulières ne le sont dans les villes prises conformément aux usages et aux principes des pays civilisés ; 3° et reconnaîtra que la guerre ne regarde que les personnes armées et faisant partie des troupes des puissances belligérantes ; les simples habitants, les négociants paisibles ne pouvant dans aucun cas être troublés dans leur commerce et leurs affaires particulières. »

Le décret confisquait encore *les propriétés et les marchandises qui n'étaient pas de fabrique anglaise mais qui appartenaient à l'Angleterre ou à un de ses sujets* (art. 4, 5).

4° Enfin, le décret déclarait que les bâtiments venant d'Angleterre ou de ses colonies ou y ayant été depuis le 21 novembre 1806 *ne seraient pas reçus dans les ports français* (art. 7), et punissait la contravention à cet ordre de la *confiscation du navire et de la cargaison* (art. 8).

Le projet, au contraire, confisquait tous les bâtiments contrevenants, et de plus *arrêtait les capitaines et subrécargues desdits bâtiments* (art. 2, 7).

L'Angleterre répondit au blocus continental par un ordre du Conseil en date du 7 janvier 1807 (Martens, *Nouveau recueil*, I, 444), qui mettait en état de blocus tous les ports de la France et de ses colonies et faisait l'application des droits de suite et de prévention : « Il ne sera permis à aucun vaisseau, disait ce décret, de faire le commerce de l'un à l'autre des ports appartenant à la France ou à ses alliés, ou étant occupés par eux, ou se trouvant sous leur influence au point que des navires britanniques n'y puissent commercer librement. Il est enjoint aux commandants des bâtiments de guerre etcorsaires de S. M. d'avertir tous les vaisseaux neutres sortant d'un pareil port et destinés pour un autre port semblable de ne point poursuivre leur route ; et chacun de ces navires qui, après cet avertissement ou au bout d'un terme raisonnable pour être informé des présents ordres de S. M., n'en sera pas moins surpris faisant voile pour sa dite destination sera amené avec sa cargaison et jugé de bonne prise (1). »

(1) M. H. Bargrave Deane (*op. cit.*, p. 21) parle d'un décret de Varsovie du 25 janvier 1807, que Napoléon aurait rendu en réponse à l'ordre

Le 11 novembre suivant, trois nouveaux ordres en conseil étendirent le blocus non seulement à toutes les côtes, places et ports de la France, mais en général à tous ceux dont le pavillon britannique était exclu ; il y était dit textuellement que « ces ports et places seraient soumis aux mêmes restrictions relativement au commerce et à la navigation que s'ils étaient bloqués effectivement de la manière la plus rigoureuse par les forces navales de S. M. ». Le gouvernement anglais n'osa pas tirer de ces blocus fictifs toutes les conséquences qui en résultaient rigoureusement ; il craignait, par ces conséquences, de s'attirer l'inimitié de tous les neutres et surtout avait peur d'isoler complètement les Iles Britanniques et de les priver ainsi des productions nécessaires à la consommation. Il déclara bien susceptibles de confiscation tous les vaisseaux destinés pour un port bloqué qui continueraient leur voyage malgré l'avertissement de discontinuer leur route à eux donné par les commandants britanniques, mais il ne soumit pas à saisie tous les navires neutres, quelle que fût leur destination, qui sortiraient d'un des endroits bloqués : il en exempta en effet ceux qui, venant des colonies ennemies ou d'une place de l'Europe soumises au blocus, appartenaient à un pays en paix avec S. M. et se dirigeaient vers des contrées anglaises ou vers des contrées non soumises aux restrictions de l'état de blocus (Martens, *Nouveau recueil*, I, 446,449).

Ces ordres du 11 novembre, dans lesquels la Grande Bretagne levait enfin le masque et n'essayait plus d'affirmer l'effectivité des blocus fictifs qu'elle déclarait, furent l'objet de critiques sévères au sein du Parlement Britan-

britannique du 7 janvier. Ce décret prononçait la confiscation de toutes les marchandises anglaises dans les villes hanséatiques nouvellement occupées.

nique: Lord Erskine, notamment, les proclama inconstitutionnels et contraires au droit des gens.

L'empereur Napoléon poursuivit son système de représailles, en aggravant encore les dispositions du décret de Berlin. Cette aggravation fut motivée par une mesure que les Anglais avaient prise au mois d'octobre 1807 : « Les Anglais viennent de lever le blocus de l'Elbe et du Weser, écrivait le 13 octobre Napoléon à son ministre des finances, M. Gaudin (1). Ils ont été portés à cette démarche parce qu'ils ont eu une très grande facilité à charger les bâtiments neutres de leurs marchandises et à les faire écouler dans le continent, parce que du moment que les neutres peuvent naviguer librement, leur commerce peut trouver un débouché... Proposez-moi de donner l'ordre que tous les bâtiments qui arriveraient ayant touché en Angleterre soient saisis et leurs cargaisons confisquées, et que les bâtiments neutres qui n'auraient pas été en Angleterre mais qui se seraient chargés dans d'autres pays de marchandises anglaises ou de denrées coloniales soient mis en entrepôt, jusqu'à ce qu'il soit prouvé que ces marchandises ne viennent pas des colonies anglaises. Voyez s'il n'y aurait pas moyen d'empêcher dans l'Elbe cette contrebande qui est si avantageuse aux Anglais, et apportez-moi un projet de décret sur les mesures à prendre. » Ce projet fut déposé, et il ne tarda pas à se transformer en décret : il devint le premier décret de Milan du 23 novembre 1807 (*Archives nationales*, AF, IV, 1061, pièce 42), dont les dispositions reproduisaient presque textuellement les idées que l'empereur avait émises le 13 octobre dans sa lettre à M. Gaudin.

Un second décret fut bientôt signé à Milan le 17 décembre 1807 (Martens, *Nouveau recueil*, I, 452) (2). Ce dé-

(1) *Correspondance*, lettre 13246, XVI, 99

(2) Ce décret de Milan, qui se trouve aux Archives nationales, porte

cret était plus rigoureux que le précédent et essayait de répondre aux arrêts britanniques de 1807 qui assujettissaient tous les bâtiments à une visite par les croiseurs anglais et à une imposition de tant pour cent sur leur chargement. Il ajoutait par suite au premier décret la règle suivante : Art. 1, 2. « Tout bâtiment, de quelque nation qu'il soit, qui aura souffert la visite d'un vaisseau anglais ou se sera soumis à un voyage en Angleterre ou aura payé une imposition quelconque au gouvernement anglais est par cela seul devenu propriété anglaise et est confiscable, soit qu'il soit saisi en pleine mer, soit qu'il entre dans les ports français ou alliés de la France. » Ce décret contenait encore une autre disposition, qu'il importe de signaler : « Tout bâtiment, disait l'art. 3, de quelque nation qu'il soit, quel que soit son chargement, expédié des ports d'Angleterre ou des colonies anglaises ou des pays occupés par les troupes anglaises, ou allant en Angleterre ou dans les colonies anglaises ou dans les pays occupés par les troupes anglaises, est considéré comme de bonne prise (1) ». Cet acte du 17 décembre renchérissait ainsi sur les décrets antérieurs. Napoléon ne se contentait plus de fermer ses ports aux navires neutres qui venaient d'Angleterre, il permettait à ses croiseurs de les saisir en pleine mer; il admettait ainsi dans toute son étendue le droit de suite, ce complément nécessaire des blocus fictifs

non pas la date du 17 décembre mais celle du 17 *novembre* 18C7 (AF, IV, 1061, pièce 41).

(1) Napoléon fortifia ces décrets de 1807 par un nouveau décret du 11 janvier 1808, dont le but était de favoriser les délations : « Lorsqu'un bâtiment entrera dans un port de France ou des pays occupés par nos armées, disait en effet l'art. 1, tout homme de l'équipage ou passager qui déclarera que ledit bâtiment vient d'Angleterre, des colonies anglaises ou des pays occupés par les troupes anglaises, ou qu'il a été visité par des vaisseaux anglais, recevra le tiers du produit net de la vente du navire et de la cargaison, s'il est reconnu que sa déclaration est exacte »)Martens, *Nouveau recueil,* I, 457).

L'empereur fit plus encore. Il ordonna de confisquer les navires qui faisaient voile sur un pays neutre ou qui en venaient, sous prétexte que les Anglais pouvaient correspondre par ce pays (1) ; et il prononça l'embargo dans ses ports sur les bâtiments neutres qui s'y trouvaient afin de les empêcher d'aller en Angleterre : « Les bâtiments danois, hollandais, espagnols et autres nations alliées, écrivait-il le 17 décembre 1807 au vice-amiral Decrès (2), ne doivent pas sortir de nos ports par ce double raisonnement : ou ils naviguent pour le compte des Anglais, ou ils appartiennent bien à la puissance dont ils portent le pavillon et dans ce dernier cas ils seraient pris. »

Au blocus continental français accédèrent d'abord la Prusse (1 décembre 1807) (3) et le Danemarck. Mais, l'accession de ce dernier État entraîna le bombardement de Copenhague par la flotte anglaise au mois de septembre 1807. Cet acte indigna tellement l'empereur de Russie que celui-ci adhéra également au blocus continental, le 26 octobre 1807, en « proclamant les principes de la neutralité armée et en s'engageant à ne jamais déroger à ce système. » L'Angleterre répondit à cette déclaration le 18 décembre 1807, et « proclama à son tour les principes de droit maritime contre lesquels était dirigée la neutralité armée sous les auspices de l'impératrice Catherine ».

(1) Lettre du 12 janvier 1808 au vice-amiral Decrès (*Correspondance*, lettre 13450, XVI, 291) : « Faites savoir qu'on peut courir sus sur les bâtiments allant et venant de Sardaigne. »

Lettre du 28 décembre 1807 à J. Napoléon, roi de Naples (*Correspondance*, lettre 13425, XVI, 267) : « C'est par la Sardaigne que les Anglais correspondent à présent. J'ai donné l'ordre qu'on arrêtât tous les bâtiments qui en viendraient. Il est inutile de donner de la publicité à cette mesure. »

(2) *Correspondance*, lettre, 13398, XVI, 232.

(3) Martens, *Nouveau recueil*, I, 454.

Les procédés du gouvernement britannique avaient ainsi eu pour résultat d'éloigner la navigation neutre des ports de l'Angleterre. Le cabinet de Saint-James s'efforça alors d'effacer l'effet produit ; par un édit du 26 avril 1809 (Martens, *Nouveau recueil*, I, 483) il restreignit son blocus général « à tous les ports soumis au soi-disant royaume de Hollande jusqu'à l'Ems inclusivement, à tous les ports de la France et de ses colonies, aux établissements et possessions de la dépendance de ces deux puissances, et aux ports et places de la partie septentrionale de l'Italie depuis Orbitello et Pessaro inclusivement. » L'Autriche et la Suède n'en donnèrent pas moins, en 1809, leur adhésion au système prohibitif français (Martens, *Nouveau recueil*, I, 30) ; et les États-Unis, malgré les avances que le gouvernement anglais parut leur faire, continuèrent à défendre à leurs nationaux tout commerce avec les États belligérants — tant avec la France qu'avec l'Angleterre (acte de non-intercourse du 1er mai 1810 ; Martens, *Nouveau recueil*, I, 508), — ils finirent toutefois par obtenir, en faveur de tous les navires américains et de leurs cargaisons, quand elles étaient propriétés américaines, la révocation, le 28 avril 1811, des décrets français de Berlin et de Milan (1), et le 23 juin

(1) Durant sa guerre avec l'Angleterre, Napoléon Ier chercha toujours à soulever les États-Unis contre son ennemi et à s'assurer, au contraire, leur bienveillance. Il manifestait ce désir dès 1809. Sa correspondance contient, en effet, un projet du 10 juin 1809 (lettre 15331, XIX, 111), qui décrétait les mesures suivantes : 1° le décret de Milan du 17 décembre 1807 est révoqué à l'égard des États-Unis ; 2° le décret de Berlin sera révoqué à l'égard des mêmes États-Unis, lorsque le gouvernement anglais sera revenu, sur les règles du blocus, au droit commun et aux principes de la justice et de l'honneur. Les Archives nationales renferment aussi une pièce relative au même objet, mais dans cette pièce Napoléon allait moins loin que dans la précédente : il consentait à révoquer à l'égard des État-Unis ses décrets de 1806, 1807 et 1808 seulement lorsque l'Angleterre aurait révoqué ses ordres en conseil de 1807, 1808 et 1809 (*Archives nationales,* AF, IV, 1061, pièce 43). Ce ne fut que le 28 avril 1811 que cette révocation se produisit, et elle eut lieu alors d'une façon complète, sans

1812, des ordres antérieurs du conseil britannique (Martens, *Nouveau recueil,* I, 547).

Les menées de l'Angleterre parvinrent enfin à détacher la Russie, la Suède en 1812 et la Prusse en 1813 du système continental français, et la chute de Napoléon en 1814-1815 fit cesser entièrement ce système.

Ainsi finit ce fameux blocus continental qui fut l'idée d'un génie et qui, bien compris, eût pu dompter la puissance maritime de la Grande-Bretagne. Mais, tel qu'il a été appliqué par Napoléon, avec trop de modération à l'extérieur et trop d'énergie vis-à-vis des alliés, il n'a produit que des résultats fâcheux au point de vue économique comme au point de vue moral (1), et il a été l'une des causes principales de la chute du premier Empire (2).

Les traités de 1815 qui mirent fin aux guerres sanglantes du commencement de ce siècle restèrent muets sur la question du blocus. Mais les conventions nombreu-

aucune condition. Napoléon n'eut pas à regretter la concession qu'il faisait à ses anciennes idées, car le 18 juin 1812 les États-Unis déclaraient la guerre à la Grande-Bretagne (*Archives nationales,* AF, IV, 1061, pièce 39). Pendant cette guerre anglo-américaine, l'Angleterre usa toujours du blocus fictif ; la chambre de commerce de Dunkerque écrivait le 18 juillet 1814 au directeur général du commerce : « La chambre se plaint du blocus de tous les ports de la nouvelle Angleterre que l'Angleterre vient de bloquer « d'un trait de plume » (Registre aux correspond. de la ch. de comm. de Dunkerque, vol. III, p. 62, v°).

(1) V. J. Garnier, *Académie des Sciences morales et politiques,* XX (1851), p. 307.

(2) S'il fallait en croire une lettre officieuse adressée récemment de Berlin à la *Bohemia* de Prague, et que nous reproduisons à titre de curiosité, nous serions peut-être à la veille de voir décréter un nouveau Blocus continental. « Plusieurs États, dit-elle, discutent la question de l'extradition des criminels coupables d'attentats sur la personne des souverains. On espère que l'entente se fera. Si la France et l'Angleterre persistaient à ne pas vouloir entrer dans la discussion de la question, les trois cours du Nord tenteraient de les y contraindre par des mesures de

ses qui les suivirent n'imitèrent point ce silence regrettable. Elles adoptèrent les principes promulgués en 1780 et en 1800, elles allèrent même plus loin dans la voie du progrès en donnant un certain développement à ces principes. En effet, ces traités ne se contentèrent point d'exiger l'effectivité des blocus et de définir les blocus effectifs ; ils décrétèrent encore les seules mesures efficaces pour faire cesser les blocus fictifs, c'est-à-dire abolirent le droit de prévention et le droit de suite (1).

A cet égard, on peut diviser les conventions du XIX[e] siècle en deux catégories. Les unes détruisent absolument le droit de prévention mais laissent subsister le droit de suite ; les autres au contraire abolissent également ces deux droits. Ces dernières sont les moins nombreuses ; nous citerons les traités des États-Unis avec la Suède du 4 juillet 1827, avec le Mexique du 5 avril 1831, avec le Chili du 16 mai 1832, avec le Pérou du 13 novembre 1836, et enfin le traité du 22 février 1856 entre la France et le Honduras qui est le plus explicite sur cette matière : En exigeant qu'une notification spéciale soit faite aux navires sortant du port bloqué pour les rendre susceptibles de confiscation, ces traités ont évidemment

combat parmi lesquelles on cite l'idée d'un blocus continental à organiser contre la France et l'Angleterre. » (*Le Temps*, n° du 21 septembre 1881.)

(1) Traité du 4 septembre 1816 entre la Suède et les États-Unis (Martens, *Recueil*, VIII, 251) ; — 17 juin 1818 entre le Danemarck et la Prusse (Martens et Cussy, IV, 527) ; — 1[er] mai 1828, entre les États-Unis et la Prusse (IV, 96) ; — 12 décembre 1828 entre les États-Unis et le Brésil (IV, 194) ; — 18 février 1831 entre la Prusse et le Mexique (IV, 267) ; — 10 décembre 1837 entre les États-Unis et la Grèce (IV, 501) ; — 31 juillet 1839 entre la Prusse et la Grèce (IV, 615) ; — 25 mars 1843 entre la France et Venezuela (De Clercq, V, 7) ; — 6 juin 1843 entre la France et l'Équateur (De Clercq, V, 88) ; — 28 octobre 1844 entre la France et la Nouvelle-Grenade (De Clercq, V, 248) ; — 25 août 1845 entre la France et la Chine (*Archives diplomatiques*, I, 318).

eu pour résultat d'enlever au belligérant tout droit de suite.

Les règles, que le droit conventionnel promulguait ainsi, passèrent-elles dans la pratique internationale ?

La France s'est faite, pendant ce siècle, le défenseur des vrais principes (1). En 1825 elle ne tint nul compte du blocus fictif que le Brésil avait établi sur la rive orientale du Rio de la Plata, et le 21 août 1828 elle amena le gouvernement brésilien à signer un traité qui revenait aux saines notions du droit de blocus (Martens, *Nouveau recueil*, VIII, 56.) Dans la guerre qu'elle soutint contre Alger en 1827, elle observa encore la règle de l'effectivité, et en 1838, à l'occasion du blocus du Mexique et de la République Argentine, son ministre des affaires étrangères, le comte Molé, érigea en principe que « tout blocus pour être valable envers les neutres devait leur avoir été notifié et être effectif ». Les instructions que ce ministre donnait ainsi aux commandants français ne sont pas restées lettre morte : Le 24 mars 1839, l'amiral chargé d'investir les côtes de la République Argentine écrivait en effet aux capitaines américains dont les navires avaient été arrêtés : « Je répondrai à vos observations sur la nécessité du blocus de fait résultant de la présence de bâtiments devant les ports bloqués que ce principe est incontestable ; que le gouvernement français n'en admet pas d'autres, qu'il repousse toute prétention au blocus sur le papier, et que je ne veux point agir en dehors de ces principes. »

(1) Dans sa circulaire du 12 avril 1823, M. de Chateaubriand, ministre des affaires étrangères de France, posait expressément le principe de l'effectivité du blocus : « La marine royale, disait-il, ne prendra que les bâtiments de guerre espagnols ; elle n'arrêtera les bâtiments marchands espagnols ou étrangers que dans le cas où ils tenteraient de s'introduire dans une place réellement bloquée par les forces navales du roi et chercheraient ainsi à forcer un « blocus effectif ».

Si la France avait abandonné la doctrine admise par représailles sous Napoléon Ier, l'Angleterre au contraire se conformait toujours à ses anciennes idées : c'est ainsi qu'en 1850, dans l'affaire de Pacifico, toutes les côtes de la Grèce furent mises en état de blocus en ce qui concerne les bâtiments de guerre, alors que la flotte anglaise se composait seulement de quatorze vaisseaux.

La Grande-Bretagne suivait donc les errements des puissances les moins civilisées de l'Amérique du Sud, du Pérou et du Chili par exemple, qui en 1838, malgré leurs forces maritimes insuffisantes pour accomplir le moindre blocus, avaient prétendu interdire réciproquement l'accès de leurs ports au commerce étranger. Cette prétention heureusement ne fut pas réalisée, grâce encore aux influences de la France. Le gouvernement péruvien ayant mis tous les ports du Chili en état de blocus, ce fut en effet le consul français à Lima qui déclara cette mesure attentatoire au droit maritime et obligea ce gouvernement à révoquer les ordres qu'il avait donnés à ce sujet (*Annuaire Lesur*, 1838, p. 552).

Quelques années plus tard, un nouveau blocus fictif était établi en Europe. Une insurrection ayant éclaté à Barcelone en 1842, le duc de la Victoire, régent d'Espagne, soumit au blocus le port de Barcelone avec toute la côte comprise entre le Belos et le Llobregat (26 novembre) ; et ce blocus ne fut qu'un blocus par croisière c'est-à-dire fictif, puisque l'art. 3 de la notification disait « que des vaisseaux avaient reçu mission de *surveiller* la côte pour couper toute communication avec les révoltés » (*Annuaire Lesur*, 1842, p. 173).

Les États-Unis d'Amérique eurent l'occasion, en 1846, d'indiquer quelle doctrine ils suivaient sur le blocus ; ils se déclarèrent alors les ardents partisans de l'effectivité.

Le commodore Stockton ayant excité l'alarme chez les neutres en soumettant au blocus la côte occidentale du Mexique, M. Buchanam proclama en effet le 29 décembre que « un blocus par décret n'était autorisé ni par les instructions envoyées au commodore, ni par les principes maintenus par les États-Unis depuis leur existence comme État indépendant », et le 24 décembre M. Mason posa ce principe que « un blocus légitime exige la présence réelle d'une force suffisante à l'entrée du port et stationnant assez près pour empêcher les communications » (*Archives diplomatiques*, 1861, III, 440, 441).

La guerre qui éclata en 1854 entre la Russie d'une part et l'Angleterre et la France d'autre part marqua un certain progrès dans l'histoire du droit maritime (1). L'Angleterre, par les nécessités de son alliance avec la France, fut amenée sinon à renoncer formellement et définitivement à ses anciennes règles, du moins à en modifier l'application. Cet accord entre les deux puissances, si utile au succès de leurs armes, eut néanmoins quelque peine à s'établir : plusieurs projets de déclaration furent échangés inutilement (14, 20, 27 mars), et une rupture faillit même se produire, la Grande-Bretagne ne voulant point renoncer à l'interdiction du commerce neutre *in transitu* entre deux ports ennemis. Aucune difficulté ne s'était toutefois produite sur les questions relatives au blocus ; M. Drouyn de Lhuys constate même, non sans

(1) La plupart des puissances neutres, dans la guerre de 1854, ont déclaré au commencement des hostilités que leurs nationaux respecteraient les blocus effectifs ; d'où il résulte qu'elles ne devaient pas reconnaître les blocus fictifs, s'il en était établi par les belligérants (V. déclaration danoise, § 5 ; — règlement du Sénat de Hambourg, du 10 avril ; — ord. suédoise, du 8 avril, § 4 ; — ord. du Sénat de Lubeck du 26 avril, art. 1 ; — avis du ministre de l'intérieur des Deux-Siciles du 17 mai ; — décret autrichien du 23 mai, art. 4 ; — ord. du grand-duc de Toscane, du 3 juin, art. 3).

étonnement, « l'esprit de libéralité avec lequel le gouvernement anglais s'est rapproché des principes français en matière de blocus (1) ». Finalement l'entente se fit, et une déclaration commune parut le 28 mars 1854 qui adoptait sur le droit maritime des règles très libérales et qui déclarait, relativement au blocus, que les belligérants n'agiraient d'une manière hostile contre les neutres qu'autant qu'ils violeraient des blocus rendus effectifs par la présence d'une force navale suffisante pour interdire l'accès des côtes ennemies (2).

Ce système, qui fut approuvé publiquement en Chambre des Lords par le ministre de la guerre, duc de Newcastle (3) et que l'Angleterre appliqua durant les hostilités, prit bientôt le caractère d'une réforme définitive du droit international.

Au congrès de paix, réuni à Paris en 1856, les plénipotentiaires, qui avaient pour mission de consacrer les résultats de la guerre, confirmèrent sans difficulté ces règles que les belligérants avaient observées vis-à-vis des neutres, et ils exprimèrent cette confirmation dans une déclaration célèbre du 16 avril 1856 (*Moniteur français* du 28 avril). Cette déclaration, qui obtint l'adhésion de toutes les puissances, excepté l'Espagne, le Mexique et les États-Unis d'Amérique, était conçue dans les termes suivants :

« 1° La course est et demeure abolie.

» 2° Le pavillon neutre couvre la marchandise ennemie, à l'exception de la contrebande de guerre.

» 3° La marchandise neutre, à l'exception de la contre-

(1) Drouyn de Lhuys, *Les neutres pendant la guerre d'Orient*, p. 31.

(2) Drouyn de Lhuys, *op. cit.*, p. 33.

(3) *Moniteur Français*, du 7 juin 1854.

bande de guerre, n'est pas saisissable sous pavillon ennemi.

» 4° Les blocus, pour être obligatoires, doivent être effectifs, c'est-à-dire maintenus par une force suffisante pour interdire réellement l'accès du littoral ennemi.

»... La présente déclaration n'est et ne sera obligatoire qu'entre les puissances qui y ont ou qui y auront accédé. »

La définition du blocus donnée par le congrès de Paris n'est pas aussi précise qu'elle aurait dû être. Sans doute, elle prohibe certainement le blocus fictif qu'on appelle blocus *sur papier,* en vertu duquel, d'un trait de plume, un gouvernement met en état de siège des ports et des côtes entières ; mais exclut-elle aussi formellement le blocus par croisière? « Il serait difficile de le soutenir, dit avec quelque raison M. Gessner (1), car elle n'appuie pas suffisamment sur l'investissement de fait. » La ligue de neutralité armée était à cet égard beaucoup plus explicite ; elle ne laissait en effet subsister aucun doute sur le point de savoir que l'*investissement de fait* du port ennemi est la condition essentielle d'un blocus effectif ; et cependant il était bien plus nécessaire en 1856 qu'en 1780 de prohiber expressément cette variété du blocus fictif qui a nom blocus par croisière, car c'est surtout au XIX° siècle que l'Angleterre a employé cette forme du blocus.

En n'exigeant pas, comme la déclaration de 1780, que que les vaisseaux soient « *arrêtés et suffisamment proches*, » la déclaration de Paris a laissé la porte ouverte aux blocus par croisière. La conduite que la Grande-Bretagne a tenue en 1856 et depuis cette époque le prouve suffisamment. Si l'acte de Paris avait réellement proscrit cette forme

(1) Gessner, *Les grandes puissances et le droit maritime*, Revue de droit international, 1878, p. 494.

adoucie du blocus fictif, qui a fait la grandeur maritime de l'Angleterre, cette puissance se serait-elle ralliée aussi facilement à cette définition du blocus effectif que la France lui proposait ? n'aurait-t-elle pas manifesté à cet égard la même opposition que lorsqu'il s'est agi pour elle d'abandonner la fameuse règle de 1756 ? De plus, s'il en avait été ainsi, les députés anglais n'auraient-ils pas invoqué cette règle incompatible avec les intérêts de l'Angleterre pour réclamer la répudiation de la déclaration de Paris ; or jamais ils n'ont procédé de la sorte, toujours, — en 1862, 1867, 1871 et 1875, — ils ont appuyé leur demande d'abrogation uniquement sur ce point que l'acte de 1856 avait adopté la maxime : le pavillon couvre la marchandise?

Le congrès de Paris n'a donc pas, selon nous, suffisamment défini les blocus légitimes. « Ce que l'on doit entendre par une force réellement suffisante pour interdire l'accès de la côte ennemie, disait très justement M. Marcy, secrétaire d'État d'Amérique (28 juillet 1856), a été une question très souvent débattue, et certainement la déclaration en répétant simplement une maxime incontestée de droit maritime, n'enlève rien au sujet de sa difficulté. » (*Archives diplomatiques*, 1862, I, 149.)

Nous ne croyons point toutefois que cette déclaration ait voulu précisément autoriser les blocus par croisière : elle ne les a pas désavoués expressément, elle les a désavoués d'une façon indirecte seulement. Si la première phrase est indécise et peut permettre à l'Angleterre, dont elle est l'œuvre, de revenir à son ancienne pratique, la dernière phrase est au contraire plus précise et se rapproche d'une définition exacte du blocus effectif : En effet, il faut, d'après elle, que l'accès du littoral ennemi soit interdit réellement, soit rendu impossible par les forces bloquantes ; or dans le blocus par croisière ce n'est pas

l'abord de la côte qui est défendu, mais des vaisseaux croisant à une grande distance du port bloqué arrêtent les bâtiments qui s'y dirigent.

Quoi qu'il en soit, nous ne pouvons approuver une définition qui prête ainsi à double sens, et nous appelons de tous nos vœux le jour où les puissances, se dépouillant enfin des idées d'intérêt personnel, donneront une définition claire et précise du blocus effectif.

Si les Etats-Unis n'accédèrent point au décret de Paris, ce ne fut pas cependant à raison de cette incertitude dans la définition du blocus. Leur refus tient uniquement à ce fait que les nations signataires n'avaient pas voulu ajouter à l'énoncé de l'abolition de la course que la propriété privée des sujets ou citoyens des Etats belligérants serait exempte de saisie sur mer de la part des marines militaires respectives. C'est pour des motifs analogues que le Mexique et l'Espagne ne donnèrent qu'une adhésion restreinte aux articles de 1856 ; ces puissances déclarèrent en effet qu'elles ne pouvaient accepter le point concernant la course, mais qu'elles s'appropriaient les trois autres. L'Espagne se référa effectivement à ces principes de la déclaration de Paris, lorsqu'en 1860 elle manifesta l'intention de bloquer pacifiquement le littoral mexicain (*Archives diplomatiques*, 1862, III, 237, 242).

Nous arrivons maintenant à une guerre très importante au point de vue du droit maritime, la guerre de la sécession américaine. A son sujet, il existe entre les publicistes une certaine divergence sur le point de savoir si le blocus édicté par le Nord fut à proprement parler un blocus effectif (1). En général, on soutient qu'il fut effectif ; mais cela ne nous paraît pas exact.

(1) *Comp.* Gessner, *op. cit.*, p. 184 ; — Calvo, *op. cit.*, § 1197, II, p. 598 ; — Prevost et Pecquet, *op. cit.* p. 24-29.

Un blocus réellement effectif était d'abord chose matériellement impossible. Les Etats-Unis avaient déclaré bloquée une étendue de côtes de 3,500 kilomètres qui comprenait 80 ports ou embouchures, et leur flotte se composait seulement avant les hostilités de 45 vaisseaux de guerre auxquels on ajouta depuis une cinquantaine de navires marchands qui furent armés tant bien que mal.

Les états fédéraux ne pouvaient donc constituer qu'un blocus par croisière ; et, quoi qu'on en dise, telle fut bien leur seule prétention. La déclaration de blocus qui fut rendue à Washington le 19 avril 1861 n'en est-elle point la preuve péremptoire ? N'y lisait-on pas cette phrase des plus formelles : « Le président des Etats-Unis, voulant rétablir la tranquillité publique, a jugé opportun de mettre sur pied des forces de blocus devant les ports des états rebelles ; conséquemment une force navale effective sera expédiée pour empêcher l'entrée et la sortie des navires en *croisant* devant les ports rebelles ? » (*Archives diplomatiques*, 1861, II, 365.) C'était sans doute proscrire le blocus sur papier, mais c'était repousser également le blocus effectif proprement dit.

Les résultats que le blocus américain produisit montrent d'ailleurs suffisamment qu'un investissement de fait n'a jamais existé. Chaque jour, de nombreux navires entraient dans les ports bloqués et en sortaient. Le journal *New-York Herald* disait à cet égard dans son numéro du 17 septembre 1861 : « Pendant les mois d'août et de septembre, la même goélette *Lovejoy* est *sortie* du port de Galveston (Texas) et y est *rentrée* DEUX FOIS chargée de café et venant du Mexique. Durant le mois d'août, 14 navires sont entrés à Charleston (Caroline du Sud) et 33 à Wilmington (Caroline du Nord), et dans ces deux ports on a collecté des droits de douane qui s'élevaient à 180,000

dollars (900,000 francs) » (1). « A la Nouvelle-Orléans, ajoutait la même feuille, des faits analogues se sont produits; les 9 et 10 septembre deux navires sont sortis de ce port et le jour suivant un navire anglais y est entré. Tous les jours, du reste, cela est notoire, il part des navires de Saint-John, de New-Brunswick, des îles Bermudes, de Barbades et d'Halifax à destination des ports du Sud. » Les autres journaux tenaient le même langage. Ainsi, le 25 août, le *New-Orléans Delta* annonçait que « le steamer confédéré *Sumter* avait déjà fait 75 prises, et qu'il avait réussi à les conduire à la Nouvelle-Orléans, à Bervick-Bay, à Charleston et autres ports prétendus bloqués ; » et le *Constitutionnel* du 28 octobre déclarait que « le steamer anglais *Bermuda* chargé d'armes et de munitions de guerre avait pu pénétrer dans le port de Savannah ».

Ces procédés ne soulevèrent pas cependant les reproches de l'Europe. L'Angleterre se fit même remarquer par l'approbation qu'elle donna aux blocus américains. Sans doute, au début, elle observa aux ministres d'Amérique que l'étendue des côtes mises en état de blocus était considérable en raison des navires dont les États-Unis pouvaient disposer, et elle reconnut que plusieurs bâtiments avaient réussi à franchir impunément la ligne de blocus; mais elle ne crut pas devoir protester : « Si au commencement, disait lord John Russel (2), les moyens des États du Nord furent insuffisants, ceux-ci cherchèrent ensuite à se procurer une force suffisante pour maintenir un blocus effectif et dès lors à augmenter leur escadre :

(1) De janvier 1863 à avril 1864, sur plus de 590 navires qui essayèren de forcer le blocus de Charleston, 480 réussirent, et entre le 1er mai et le 1er juin 1864 il n'y eut pas moins de 24 navires qui purent forcer le blocus de Wilmington (*Law Magazine*, juillet 1867).

(2) Discours de John Russel à la Chambre des Lords, le 10 mars 1862 (*Archives diplomatiques*, 1862, III, 279).

ainsi, dès le 15 juillet 1861, le gouvernement a envoyé pour ce service 34 bâtiments de guerre... A la vérité, des vaisseaux ont pénétré dans les ports bloqués, mais ces bâtiments sont d'un faible tonnage et ils ne peuvent être regardés comme d'une importance telle que leur fuite puisse faire affirmer l'ineffectivité du blocus. »

Nous savons ce qu'il faut penser de cette force suffisante que les États du Nord ont mise devant les ports du Sud; nous avons vu, en effet, combien de navires étaient sortis de ces ports et y étaient entrés, même après le 15 juillet. Nous ne devons guère nous arrêter à ces affirmations de l'Angleterre, car le même John Russel, pour prouver que le blocus américain fut effectif, assimilait ce blocus à celui que l'Angleterre avait établi en 1806 sur les côtes de France. « Vos Seigneuries, disait-il aux membres de la Chambre des Lords (1), savent parfaitement qu'en 1806 le gouvernement anglais a proclamé le blocus de Brest à Dunkerque. Cependant plusieurs vaisseaux se sont rendus d'un port de France à un autre et ont échappé à la flotte chargée du blocus. Eh bien ! en ce cas un gouvernement neutre n'aurait pas eu pour cela le droit de nous dire : le blocus n'est pas effectif. »

Nous pouvons donc dire : le blocus américain fut d'abord un blocus *par croisière*. Nous ajouterons : il faillit même se transformer bientôt en un blocus *sur papier*.

Le 10 juillet, en effet, le Congrès des États-Unis reconnaissait au Président le droit de fermer les ports insurgés (2), et, au mois d'août 1861, dans le projet du décret de fermeture, le président des États-Unis s'exprimait en ces termes : « Vu l'insuffisance du nombre des navires de guerre américains, le Président a décidé que certains

(1) Ibidem.
(2) *Archives diplomatiques*, 1862, II, 66.

ports du Sud seraient déclarés comme n'étant plus des ports d'entrée (1). » C'était le blocus sur papier que le Nord essayait ainsi de dénoncer aux puissances neutres. Les États-Unis cherchaient toutefois à appuyer sur des principes une pareille mesure : pour agir de la sorte, on invoquait que le gouvernement de l'Union n'était pas détruit, qu'il avait autorité sur tous les États, sur toutes les sections, sur tous les citoyens aussi bien patriotes qu'insurgés, et qu'en vertu de ce droit de souveraineté il avait parfaitement le droit de dire quels ports seront ouverts au commerce étranger et quels ports seront fermés alors même que ces ports seraient *de facto* aux mains des rebelles (2). Ces arguments eussent pu prévaloir si le conflit américain avait été une simple insurrection intérieure, mais il était plus que cela : Il constituait une véritable guerre, et la question de souveraineté sur les ports insurgés était formellement jugée contre le Nord. Les puissances d'Europe, la France et l'Angleterre notamment, avaient, dès le 10 mai 1861, considéré les États-Unis et les États Confédérés comme « deux peuples, deux belligérants à qui on n'entendait point dénier ce caractère » (*Arch. diplom.*, 1862, I, 107). Les États fédéraux eux-mêmes, en déclarant le blocus des États du Sud, n'avaient-ils pas d'ailleurs implicitement reconnu l'existence indépendante de ces états, puisque rigoureusement parlant une nation ne peut pas bloquer ses propres ports ? La Cour de New-Yorck n'avait-elle point également condamné par avance le droit des États-Unis de déclarer fermés les ports sudistes, lorsque, déclarant coupable de violation de blocus le navire *Hawiatha*, elle avait repoussé l'exception

(1) Prevost et Pecquet, *op. cit.*, p. 26.

(2) Lord Russel à lord Lyons, 19 juillet 1861, (*Archives diplomatiques*, 1862, II, 65).

présentée par la défense et fondée sur ce fait qu'à raison de la situation politique des parties hostiles il ne pouvait être question d'un blocus ? Heureusement, le projet américain ne put pas être mis à exécution. La France et l'Angleterre protestèrent dès le 4 juillet contre « ce plan qui serait simplement un blocus sur papier dans une forme particulièrement critiquable, » et en face de ces protestations, le président Lincoln n'osa pas user des pouvoirs conférés par les Chambres pour proclamer la fermeture des ports du Sud. (*Arch. diplom.*, 1862, II, 66, note).

Il se retourna alors d'un autre côté et édicta une mesure qui n'était guère plus légitime, quoiqu'elle parût approuvée par la Grande-Bretagne. Au mois de décembre 1861, le président des États-Unis ferma l'entrée des ports du Sud en y faisant couler des vaisseaux chargés de pierres. « Ce fut là, déclarait M. Seward le 14 janvier 1862, une simple mesure militaire momentanément adoptée pour aider au blocus. Au printemps dernier, le gouvernement des États-Unis, avec une marine très peu préparée pour une si large opération, a entrepris de bloquer plus de 3,000 milles de côtes. Actuellement, nous pourrions intercepter les grands ports avec nos navires, mais nous ne pourrions pas intercepter les petits ; c'est pourquoi on a jugé nécessaire de clore quelques-uns des nombreux petits ports en coulant des navires dans les passes (1). »

Nous verrons plus loin ce qu'il faut penser d'un pareil procédé ; ce que nous devons retenir ici, c'est l'aveu qu'à cette occasion le gouvernement des États-Unis faisait de l'insuffisance de sa flotte. Cet aveu, joint à celui que le même gouvernement avait fait lorsqu'il avait voulu décréter

(1) Le comte Russel à lord Lyons, le 20 décembre 1861, *Arch. diplom.* 1862, II, 80 ; — Lord Russel à lord Lyons, 16 janvier 1862. *Archiv. diplom.* 1862, II, 86 ; — lord Lyons au comte Russel, 14 janvier 1862, *Archiv. diplom.* 1862, II, 88.

la fermeture des ports sudistes, nous montre de nouveau que le blocus américain n'a pas été ce qu'on peut appeler un blocus réellement effectif (1).

Eût-il été sur papier, le blocus américain n'aurait-il pas dû néanmoins être respecté par les puissances neutres ? Cette question se posa en Amérique même : « Nous avions peut-être le droit, disait le président des États confédérés dans son message du 18 novembre 1861 (*Arch. diplom.* 1862, I, 67), de demander si le principe que les blocus pour être obligatoires doivent être efficaces, ce principe solennellement proclamé par les grandes puissances de l'Europe à Paris, doit être généralement mis en vigueur ou appliqué seulement à certaines parties ».

En présence de la déclaration de 1856 qui forme aujourd'hui le code de droit maritime des puissances, la solution ne nous paraît point douteuse : un blocus de cabinet décrété par les États-Unis eût été légalement obligatoire pour les autres nations. En effet, la déclaration de Paris, qui dans son art. 4 proscrivait le blocus sur papier, n'a été déclarée obligatoire qu'entre les puissances qui y ont ou qui y auront accédé ; or, les États-Unis n'ont pas donné leur adhésion à cette exposition de principes ; par conséquent ils ont parfaitement le droit de ne pas appliquer la règle relative au blocus et de décréter des blocus non effectifs. Les États-Unis auraient ce droit, non seulement dans une guerre contre un État non signataire de la déclaration de Paris, mais même s'ils étaient en lutte avec un des nombreux États signataires ; bien plus, un gouvernement signataire qui serait en guerre avec une puissance n'ayant pas adhéré au congrès de Paris pourrait légale-

(1) Le président des États confédérés, Jefferson Davis, dans son message du 12 janvier 1863, s'élève avec force contre les prétendus blocus effectifs qui furent décrétés par les États-Unis (*Archiv. diplom.* 1863, I, 398).

ment prononcer des blocus fictifs. En disant expressément que la déclaration n'était obligatoire qu'entre nations y ayant accédé, les plénipotentiaires de 1856 n'ont-ils pas en effet implicitement reconnu qu'elle n'était pas applicable en cas de guerre entre peuples non signataires ou entre peuple signataire et peuple non signataire ? Ce point, qui fut formellement exprimé dans la convention internationale de Saint-Pétersbourg du 11 décembre 1868 à propos de la prohibition des matières explosibles, nous semble avoir été tacitement admis par la déclaration de Paris. Telle est bien, du reste, l'interprétation qui fut donnée en Angleterre à l'occasion d'un autre principe de cette même déclaration, celui relatif à l'abolition de la course : Le 3 mars 1877, M. Bourke, secrétaire d'État, envisageant l'hypothèse d'une guerre entre l'Angleterre et les États-Unis disait en effet qu'en pareil cas la course serait possible entre les belligérants, puisque les États-Unis ont conservé la course en n'adhérant point à la déclaration de 1856 ; bien plus, ajoutait-il, toutes les mers pourraient être sillonnées de corsaires si toutes les puissances participaient à cette guerre.

Ces principes, que nous venons de poser, ne sont toutefois vrais qu'autant que l'État non signataire n'a point rendu une ordonnance, spéciale à la guerre où il est engagé et proclamant les principes auxquels il n'avait pas accédé en 1856. Or, c'est justement ce que les puissances belligérantes ont fait dans la guerre de la sécession américaine : Le congrès des États confédérés a voté le 15 août 1861 trois des principes admis en 1856, repoussant seulement la règle qui abolissait la course (*Arch. diplom.* 1862, I, 68) ; et le 24 avril 1861 le président des États-Unis a déclaré son intention de suivre les décisions du congrès de Paris (*Arch. diplom.* 1861, IV, 115).

Une autre guerre également importante au point de vue

maritime est celle que l'Autriche et la Prusse ont faite au Danemarck en 1864, à propos de la question dite des duchés de l'Elbe. Dans cette guerre, le Danemarck a édicté des blocus fictifs par croisières souvent hors de vue.

Ce procédé était en contradiction, non seulement avec l'art. 18 du traité de commerce conclu en 1818 entre la Prusse et le Danemarck, suivant lequel on devait faire stationner au moins deux vaisseaux devant le port bloqué; mais encore avec le règlement de blocus danois, publié pour cette guerre même le 16 février 1864 et dans le § 1 duquel on lit ce qui suit: « Un port ennemi est bloqué *lorsqu'il est cerné* par un ou plusieurs vaisseaux de guerre de telle sorte qu'aucun navire de commerce ne puisse entrer ni sortir sans s'exposer au danger manifeste d'être saisi. » (*Arch. diplom.* 1864, II, 188) (1).

Dans les prétendus blocus de ports prussiens qui ont été déclarés après le 15 mars 1864, on ne voyait dans la règle pas même de croiseurs danois devant les ports en question; à plus forte raison n'y avait-il pas de vaisseaux stationnés devant leur entrée. Aussi le journal officieux prussien, la *Norddeutsche allgemeine Zeitung*, pouvait-il dire dans son numéro du 14 avril 1864: « Chaque jour des vaisseaux entrent dans des ports situés sur la côte bloquée sans avoir vu un seul vaisseau de guerre danois. C'est ce qui eut lieu, pour citer des exemples, le 26 du mois dernier; des vaisseaux russes se rendirent de Swinemunde à Liébau, et pas plus que les bâtiments qui entrèrent le même jour à Swinemunde, ils ne rencontrèrent de navires danois. Le va-

(1) Le règlement que le Danemarck avait publié en 1848, à l'occasion de sa guerre contre la Prusse (Martens et Murhard, *Recueil*, XII, 236) portait déjà: « Est regardé comme port bloqué celui devant lequel un ou plusieurs vaisseaux de guerre sont stationnés de manière que nul bâtiment marchand ne puisse entrer ou sortir sans un danger évident d'être amené. »

peur hollandais *Rembrandt* arrivé le 1er avril à Swinemunde, le vapeur hollandais *Stadt Workum* qui le 5 avril vint mouiller dans la rade de Thiessow, ne rencontrèrent pas non plus de vaisseau de guerre ennemi dans les eaux prussiennes. Les vaisseaux de guerre prussiens ont toujours trouvé libre la route de Swinemunde à Stralsund. Le blocus danois n'est donc qu'un blocus sur papier, puisque les vaisseaux danois ne sont stationnés nulle part et se montrent seulement de temps à autre, à une grande distance de la terre, pendant les courses qu'ils font devant les côtes prussiennes. »

Cet état de choses motiva de la part du gouvernement prussien de nombreuses communications aux cabinets des puissances neutres ; il était en effet contraire aux principes que ce gouvernement professait et qu'il avait déposés dans un décret du 14 avril 1864 (1) ainsi conçu : « Pour qu'un blocus soit effectif, il faut que les navires bloquants ferment l'accès du port de tous les côtés, se trouvent devant son entrée et s'y trouvent d'une manière permanente. » M. de Bismarck fit entendre de nouvelles protestations à la conférence de Londres (2). « Le blocus des ports de Cammin, Swinemunde, Wolgast, Greifswalde, Stralsund et Barth, disait-il, décidé par le Danemarck en février 1864 devait commencer le 15 mars, mais il n'a été exécuté que le 11 avril et jusque-là des navires neutres ou prussiens ont pratiqué ces ports pour l'entrée et la sortie. Plus tard, cet état de choses s'est à peine modifié, car devant la plupart des ports en question on n'a pu apercevoir aucun navire ennemi. Du 15 avril au 19 mai il ne s'est montré devant Swinemunde aucun navire ennemi à l'horizon ; et les quelques bâtiments danois qui ont été vus à la fin de

(1) Bulmerincq, *Rapport cité*, p. 70. — Cf. aussi, Règlement prussien du 20 juin 1864, § 20.

(2) Séances des 18 et 22 juin 1864, *Archiv. diplom*, 1864, III, 443.

mars et au début d'avril n'ont pas empêché 14 bâtiments prussiens ou neutres de pouvoir entrer facilement dans ce port du 18 mars au 2 avril. » Le ministre prussien alla même jusqu'à déclarer que la Prusse ne se croirait plus obligée de respecter les autres articles de la déclaration de 1856 vis-à-vis du Danemarck, si lors de la reprise du blocus des ports poméraniens le § 4 de cette déclaration n'était pas mieux observé par le gouvernement danois.

Les blocus qui furent établis après la conférence de Londres n'en ont pas moins été encore des blocus fictifs, et les puissances européennes n'élevèrent pas davantage la voix pour interdire de semblables procédés. Les sympathies des puissances étaient acquises au Danemarck : « L'opinion publique, écrivait M. de la Guéronnière (1), s'est montrée indulgente pour cette infraction à la loi internationale commise par un État qui avait été victime lui-même d'une violation du droit des gens bien autrement scandaleuse et funeste. »

En 1863 et en 1865, les blocus qui furent déclarés par l'Angleterre et par l'Espagne ont été aussi des blocus fictifs. Du 31 décembre 1862 au 6 janvier 1863 le port de Rio-de-Janeiro fut en effet « virtuellement bloqué » (2) par une croisière anglaise, et en 1865 toutes les côtes chiliennes furent déclarées en état de blocus par l'Espagne alors que le nombre des bâtiments dont cette puissance disposait ne lui permettait pas de prendre une pareille mesure. L'Espagne toutefois n'alla pas jusqu'au bout dans cette voie funeste : à la suite d'une communication faite par la France, elle limita son blocus à six ports seulement et le rendit ainsi effectif (3).

(1) De la Guéronnière, *Le droit public et l'Europe moderne*, II, 301.

(2) Note de M. Moreira au comte Russel, 5 mai 1863 ; *Archives diplomatiques*, 1864, I, 372.

(3) M. Drouyn de Lhuys à M. Mercier de Lostende, ambassadeur de

Nous avons vu que pendant la guerre de la sécession les États du Nord avaient essayé de déclarer fermés les ports des É ats rebelles, et nous avons alors constaté qu'ils durent renoncer à ce projet par suite de la résistance qu'ils rencontrèrent chez les puissances européennes. Ce qu'ils avaient voulu faire en 1861 comme puissance belligérante, ils voulurent l'empêcher en 1866 comme puissance neutre (1). A cette époque où une guerre civile déchirait le Mexique, ils considérèrent en effet comme nul et non avenu le décret du 9 juillet par lequel l'empereur Maximilien avait déclaré « fermés au commerce étranger le port de Matamoros et tous ceux de la frontière du Nord qui se sont soustraits à leur obéissance envers le gouvernement ».

Pour terminer avec notre sujet, il ne nous reste plus à parler que de trois guerres : la guerre franco-allemande de 1870, celle de 1877 entre la Turquie et la Russie, et enfin celle qui éclata en 1879 entre le Chili et le Pérou (2).

Nous ne parlerons point de la guerre que l'Autriche eut à soutenir en 1866 contre la Prusse et l'Italie, car ce fut une guerre peu remarquable au point de vue maritime. Disons seulement qu'elle a été régie par les principes de la déclaration de Paris.

Guerre de la France contre l'Allemagne en 1870. — En 1870 comme en 1859, dans ses deux guerres contre l'Allemagne et l'Autriche, la France, pour les blocus qu'elle a eu

France à Madrid, 21 novembre 1865, *Archives diplomatiques*, 1866, I, 260 ; — M. Drouyn de Lhuys à M. Béhic, 18 décembre 1865, *Archives diplomatiques*, 1866, I, 267.

(1) Déclaration du président Johnson, du 17 août 1866, *Archives diplomatiques*, 1866, IV, 276.

(2) En juillet 1876, l'Angleterre a mis en état de blocus les côtes du Dahomey : Sept bâtiments anglais bloquèrent la partie du littoral comprise entre Badagry et Damphian (Golfe de Guinée), c'est-à-dire entre 1° 32' long. O. et 2° 36' long. E. (*L'Année maritime*, 1876, p. 17).

à établir, s'est inspirée des règles que son initiative avait fait prévaloir en 1854 et en 1856.

On en trouve la preuve dans ce passage des Instructions générales remises le 25 juillet 1870 aux commandants de ses bâtiments de guerre : « Conformément au 4e alinéa de la déclaration du 16 avril 1856, tout blocus pour être obligatoire doit être effectif, c'est-à-dire maintenu par une force suffisante pour interdire réellement l'accès du littoral ennemi. »

Ces instructions furent observées. Le vice-amiral Fourichon dans la déclaration de blocus du 12 août et l'amiral Bouët-Willaumez dans celle du 16 ont tous deux décidé que le blocus qu'ils édictaient serait *effectif*.

Ce ne furent point là les seuls blocus que la France établit durant cette guerre malheureuse : le 13 décembre 1870 elle mettait encore en état de blocus ses propres ports qui se trouvaient occupés par les armées allemandes (Rouen, Dieppe, Fécamp), et ce blocus a été certainement effectif jusqu'au 9 janvier ; il ne le fut plus après cette époque car le gouvernement français permit alors aux navires chargés de charbon de pénétrer dans ces ports (1).

Guerre d'Orient en 1877. — Le 1er mai 1877, la Turquie annonçait son intention de suivre la déclaration de Paris ; et, le 24 mai, la Russie décidait qu'elle appliquerait ces règles, même à l'égard de l'Espagne et des États-Unis qui n'y avaient pas accédé. Les blocus que la Porte a établis durant cette guerre n'en ont pas moins été des blocus fictifs.

(1) *Archives diplomatiques*, 1871-72, I, 361 ; — Morin, *Les lois relatives à la guerre*, édit. 1872, II, 117, 126. — Dès le 22 juillet 1870, la France avait annoncé son intention de suivre les quatre règles de 1856, même à l'égard de l'Espagne et des États-Unis qui n'avaient pas accédé à la déclaration de Paris (*Arch. diplom.* 1871-72, I, 243). Le 23 juillet, la Prusse avait aussi déclaré qu'elle suivrait pendant la guerre les principes de 1856 (*Arch. diplom.* 1871-72, I, 252.)

Ce point ne peut faire l'objet d'aucun doute. L'amiral turc Hobart Pacha écrivait le 11 janvier 1878 au *Levant Herald* que « l'empire ottoman n'a jamais eu assez de navires à soustraire aux autres importants devoirs pour admettre qu'il ait gardé un blocus strict (1) », et le correspondant d'un journal anglais disait à propos du blocus des ports russes de la mer Noire : « A Sulina la seule préoccupation de l'escadre de blocus était de se mettre hors d'atteinte des torpilles en se tenant, la nuit, en croisière sous vapeur pour reprendre le matin son mouillage, laissant ainsi sans surveillance pendant toutes les nuits la place qu'il fallait bloquer (2). »

Le traité de San-Stefano, conclu le 3 mars 1878 entre la Russie et la Turquie (3), vient encore confirmer ces déclarations. En effet, par l'art. 24 de cette convention, « la Porte s'engagea à ne plus établir dorénavant devant les ports de la mer Noire et de celle d'Azof de blocus fictif qui s'écarterait de l'esprit de la déclaration de 1856. »

Guerre du Chili et du Pérou en 1879. — En 1856 le Chili avait adhéré expressément à la déclaration de Paris ; les blocus qu'il établit en 1879 et en 1880 devant les ports de ses adversaires, le Pérou et la Bolivie, ne furent cependant que des blocus fictifs.

Ainsi, le port d'Iquique ne fut jamais soumis, pendant toute la durée des hostilités, à un blocus réel ; ce blocus ne fut qu'un blocus intermittent alternant avec des bombardements. En effet, le 6 avril 1879, l'amiral chilien Rebolledo venait bloquer ce port avec une escadre composée de deux cuirassés et de trois corvettes, et, quelques

(1) G. Rolin Jacquemyns, *Chronique du droit international ;* Revue de droit international, 1878, p. 24.

(2) L'*Année maritime*, 1877, p. 5.

(3) *Annuaire de l'Institut de droit international*, 1879-80, II, 237.

jours après, la plupart de ces navires étaient envoyés en mission dans le sud, de sorte que jusqu'au 19 le blocus fut seulement maintenu par deux navires des plus faibles dimensions, les corvettes la *Coradonga* et l'*Esmeralda*. Le 19 avril, il est vrai, la flotte bloquante revenait jeter l'ancre dans les eaux d'Iquique, mais dès les premiers jours du mois suivant le blocus était encore suspendu momentanément par la perte de l'*Esmeralda* et par le départ de la *Coradonga* et du *Lamar*. Du reste, tant que ce blocus dura (avril à novembre 1879), les navires neutres purent toujours pénétrer dans la place sans grand danger; les bâtiments ennemis eux-mêmes le purent : le 9 juillet le célèbre blindé péruvien le *Huascar* entrait dans Iquique et il y entrait une seconde fois le 22 août (1).

Ce que nous disons du blocus d'Iquique, il faut le dire du blocus des autres ports péruviens. Les journaux du Pérou contiennent à cet égard un grand nombre de faits qui constituent de la part du Chili une violation flagrante du droit international.

La *Patria* du 20 juillet 1880 constate que les deux ports prétendus bloqués d'Ancon et de Chancay se sont trouvés complètement libres pendant toute la journée du 19; « cette interruption du blocus, ajoute-t-elle très justement, équivaut à sa disparition ». « Cela arrive continuellement devant ces ports, dit un autre journal, la *Revista de noticias* (13 août 1880). L'amiral chilien, abusant de la condescendance des navires de guerre neutres, fait lever les blocus pendant 24 heures pour les recommencer après, quand, de fait, le port se trouvait franc pour le commerce. »

Sur toutes les côtes du Pérou, ce n'a été, en définitive, que véritables blocus de papier. Le 3 août, nous apprend

(1) *L'Année maritime*, 1879, pp. 25, 27, 43, 99.

le même journal, l'escadre chilienne notifiait le blocus de Chorillos, de la Chira et de Lurin, ce dernier port se trouvant à une distance considérable du premier ; et *ces trois blocus ne furent soutenus que par un seul transport naviguant entre Chorillos et Lurin !*

A Mollendo ce fut peut-être pis encore. Ce port n'était plus bloqué depuis longtemps — et n'étant plus gardé les navires marchands y rentraient, — quand le 24 septembre un vaisseau chilien se présenta devant la place et sans aucune intimation de blocus empêcha un vapeur marchand anglais d'y pénétrer.

Ce fait montre bien quelle doctrine les Chiliens prétendaient suivre au sujet du blocus ; pour eux, du moment où un navire se présente de temps en temps devant un port, le blocus de ce port est fait.

Ils appliquèrent encore les mêmes principes à Callao. Le 9 novembre, les cinq navires bloquants ayant abandonné ce port et un seul vaisseau, le blindé *lord Cochrane*, étant resté au large de la place, les Chiliens n'en prétendirent pas moins que le blocus de Callao continuait à obliger les neutres (1).

Ces faits étaient certainement de nature à soulever les protestations des puissances neutres. Et le gouvernement péruvien le comprit bien ainsi, puisque dès le 14 janvier 1880 il demanda l'intervention du corps diplomatique. Néanmoins, ces demandes restèrent infructueuses : six mois plus tard, la presse péruvienne réclamait encore cette intervention (2) !

De ce silence des États neutres faudrait-il conclure par hasard que les faits indiqués par le Pérou étaient exagérés et que le Chili avait en réalité rempli ses devoirs de

(1) La *Revista de noticias*, 12 novembre 1880, supplém. nº 1.

(2) *El Peruano*, 14, 15, 31 janvier 1880 ; — La *Patria*, 20 juillet 1880.

belligérant? Nullement. Ce qui motiva cette inaction, ce fut uniquement le peu d'intérêt que la guerre du Pacifique présentait pour les puissances européennes ; cela est si vrai que la seule nation qui essaya de se porter médiatrice entre les deux ennemis fut une puissance voisine, les États-Unis.

Sans doute, les journaux du Pérou ont peut-être commis quelques exagérations de langage; mais les faits qu'ils rapportaient n'en étaient pas moins exacts. Nous en avons pour garant le témoignage d'un éminent publiciste français. M. Pradier Fodéré nous écrivait en effet le 22 août dernier : « On peut affirmer que les blocus des Chiliens n'ont généralement existé que sur le papier. Je dois vous déclarer que je n'ai jamais cessé de correspondre avec le Pérou, que toutes mes lettres, tous mes *envois* sont arrivés à destination, et que j'ai reçu, sans aucun retard, toutes les lettres qu'on m'a adressées, tous les *envois* qu'on m'a faits. » Nous saisissons l'occasion qui nous est offerte pour remercier M. Pradier Fodéré des renseignements qu'il a bien voulu nous communiquer sur la guerre du Pérou et des conseils qu'il nous a donnés durant la confection de ce travail.

II. — Nous avons montré l'illégitimité des blocus fictifs, *sur papier, de cabinet* ou *per notificationem ;* nous avons dit que ceux-là seuls étaient obligatoires qui étaient *effectifs*. Mais, que faut-il entendre par ces mots : un blocus effectif ? C'est là une question difficile et dont la vraie solutiou est encore à trouver(1).

(1) M. Casimir Périer (*Revue des Deux-Mondes* du 15 janvier 1862, p. 434), critique à juste titre la déclaration de Paris qui définit les blocus effectifs « les blocus maintenus par une force suffisante pour interdire réellement l'accès du littoral ennemi ». « En effet, dit-il, qui sera juge de l'efficacité du blocus si ce n'est le belligérant, et qu'est-ce qui l'empêchera de trouver suffisante une force dérisoire ? » Selon ce publiciste,

Le but d'un blocus est d'interdire toute communication avec le port bloqué. Un blocus ne saurait donc exister réellement et efficacement que si l'entrée et la sortie de la place se trouvent être matériellement impossibles.

Le moyen d'atteindre le plus exactement ce résultat serait à coup sûr celui-ci : Les vaisseaux entourant l'endroit bloqué devraient se toucher complètement, de façon à former comme une muraille de fer inaccessible. De la sorte, aucun navire ne pourrait passer et le blocus serait rigoureusement effectif. Mais un pareil moyen est-il bien pratique ? Nous ne le croyons pas. Ne conduirait-il pas en vérité à rendre les blocus irréalisables ? à enlever aux puissances belligérantes l'usage même de cette mesure de guerre ? Aucun blocus en effet ne serait possible à ces conditions. Il n'existe aucun État qui puisse disposer d'un nombre de vaisseaux assez considérable pour investir de cette manière un littoral quelque peu étendu ; un belligérant qui voudrait user du blocus devrait donc se contenter de cerner deux ou trois ports appartenant à son adversaire ; or, quelle pourrait être l'utilité d'un blocus aussi restreint ? Elle serait assurément nulle, puisque le commerce étranger qui ne pourrait plus se faire par ces quelques ports bloqués se porterait vers les endroits restés libres et l'ennemi conserverait des relations commerciales tout aussi importantes qu'avant la guerre.

Il nous faut donc trouver un moyen de cerner aussi efficacement un littoral très étendu avec un nombre de vaisseaux relativement peu considérable.

Ce fait que sur mer la vue a une portée considérable va nous aider à découvrir ce moyen. Supposons en effet des

— et nous ne pouvons que l'approuver sur ce point, — une bonne définition du blocus effectif doit dire à quelles conditions la force navale destinée à maintenir le blocus sera reconnue propre à le faire respecter.

navires stationnant devant la côte ennemie et séparés par une distance au plus égale à la portée de la vue ; nous aurons ainsi une ligne bloquante qu'aucun navire ne pourra franchir sans être aperçu. Mais, ceci ne suffit pas ; il faut encore que le belligérant puisse arrêter les vaisseaux qu'il aperçoit ; aussi, nous ajouterons : il est nécessaire que les bâtiments bloquants ne soient pas éloignés l'un de l'autre par une étendue de mer supérieure à la portée du canon (1), de telle façon qu'ils puissent tirer sur tout navire qui essayerait de pénétrer ou de sortir du port. Le blocus nous semble ainsi devoir être efficace, car tous les navires seront vus par l'escadre bloquante, tout navire vu sera canonné et tout navire canonné sera presque toujours un navire mis hors d'état de continuer sa route.

Ce système de vaisseaux stationnés à une certaine distance pourrait à la rigueur suffire, si on considérait le blocus comme connu des navires étrangers par cela seul qu'il existe réellement et si on le déclarait obligatoire pour toute espèce de navires quels que soient leur chargement et leur situation. Mais, il n'en est pas ainsi. Les navires ne doivent respecter un blocus que s'ils le connaissent et ils ne peuvent le connaître qu'autant qu'ils en ont été prévenus par l'escadre bloquante ; de plus, certains vaisseaux peuvent exceptionnellement entrer ou sortir de la place bloquée. C'est pourquoi nous exigerons qu'entre les vaisseaux stationnés dont nous avons parlé, il se trouve devant la côte bloquée d'autres navires qui auront une mission toute spéciale. Ces navires formeront ce

(1) On peut même admettre un éloignement d'une *double* portée de canon, puisque chacun des navires peut avec son artillerie dominer la mer *de tous les côtés :* deux vaisseaux se trouvant à une distance de 6 milles marins ont donc parfaitement sous leur puissance l'étendue de mer qui les sépare.

que nous appellerons l'escadre volante du blocus. Ils se trouveront, au nombre de trois ou de quatre, entre chacun des bâtiments stationnés, et auront ainsi à surveiller une étendue de mer peu considérable, qui ne pourra excéder 6 milles marins (11 kilomètres, c'est-à-dire la double portée du canon) et que leur marche rapide rendra moindre encore. Parcourant sans cesse cet espace restreint, aucun navire ne pourra leur échapper, et ils pourront facilement arrêter les vaisseaux qu'ils apercevront pour leur notifier le blocus et les visiter. Au moyen de signaux de convention, cette escadre volante indiquera à la flotte stationnée si les navires peuvent ou non entrer légalement dans la place, s'ils ont ou non consenti à s'éloigner de la côte bloquée, et cette flotte pourra ainsi canonner à coup sûr les vaisseaux coupables. Canonner sera l'unique mission des bâtiments stationnés ; jamais ils ne devront bouger de place, car les navires volants auront seuls la charge de poursuivre les vaisseaux qui essaieraient de violer le blocus. S'ils devaient quitter leur position pour courir sus aux bâtiments qui tentent d'enfreindre le blocus ou seulement pour les avertir de ce blocus et les visiter, ils risqueraient souvent de ne pas les atteindre et en tout cas ils ouvriraient la ligne bloquanet et permettraient ainsi à d'autres navires de la franchir impunément.

Ces deux escadres se complètent donc l'une l'autre ; elles sont nécessaires, mais elles sont suffisantes. Il faut toutefois qu'elles soient composées de vaisseaux de guerre, car des navires marchands ne seraient pas armés de canons et n'auraient pas une marche assez rapide. Des corsaires cependant ne pourraient-ils pas être chargés du blocus ? Ces vaisseaux étant équipés en guerre et ayant en général une vitesse assez grande, rien, en raison, ne s'oppose à leur emploi. Mais la solution doit être tout autre,

si on se place sur le terrain du droit positif : La plupart des États ayant aboli la course en 1856, les navires de guerre d'États souverains peuventseuls aujourd'hui constituer des blocus. Néanmoins, les trois États qui n'ontpas adhéré à la déclaration de Paris ont conservé le droit de se servir de bâtiments corsaires ; et de plus, en vertu du principe de la réciprocité et du texte même de la déclaration de 1856, leur ennemi, signataire de cette déclaration, pourrait aussi établir des blocus au moyen de corsaires.

En général, les traités qui ont précédé la déclaration de Paris (v. notamment traités de 1780 et 1800) ne précisaient point la nature des vaisseaux qu'on pouvait employer dans un blocus. La déclaration de 1856, elle-même, est restée muette sur ce point ; seulement l'abrogation de la course qu'elle a prononcée ne peut permettre aucun doute à cet égard. Cette dernière observation s'applique également aux conventions postérieures à 1856. Les lois intérieures des États sont au contraire plus explicites sur la question ; la plupart reconnaissent expressément le principe qu'un navire de guerre seul peut constituer un blocus : nous citerons notamment l'ordonnance des Pays-Bas du 26 janvier 1781 (art. 6), les ordonnances suédoises du 21 janvier 1804 (§ XI) et du 8 avril 1854 (§ 4), les règlements danois du 1er mai 1848 (§ 1) et du 16 février 1864 (§ 1), le règlement de la Prusse du 20 juin 1864 (§ 1), l'ordonnance autrichienne du 3 mars 1864 (§ 1) et celle du 21 mars 1864 (§ 5), le règlement russe de 1869 (§ 7) et les instructions françaises du 25 juillet 1870 (art. 7). L'Institut de droit international, qui dans sa dernière séance a essayé de codifier les lois du blocus, a aussi déclaré formellement que l'accès du port bloqué devait être interdit au moyen de « vaisseaux de guerre » (§ 40).

Le système de vaisseaux de guerre stationnés à distance de portée de canon n'est pas le seul qui puisse servir à constituer un blocus effectif. La situation géographique spéciale de certaines côtes et le perfectionnement de l'art militaire peuvent encore autoriser d'autres procédés aussi efficaces. Supposons, en effet, qu'il s'agisse de bloquer un détroit ou un golfe d'une largeur inférieure à 3 milles marins et dont l'un des côtés au moins appartient à la puissance désireuse de former un blocus; en pareil cas, où serait la nécessité de faire stationner des vaisseaux de guerre? Ne suffirait-il point d'établir sur la côte des batteries de canon qui balayeraient de leur feu l'entrée du golfe ou du détroit? Ces batteries côtières, jointes à l'escadre volante du blocus, suffiraient pleinement à constituer un investissement réel (1).

L'Institut de droit international semble pourtant avoir repoussé ce moyen de blocus. « Le blocus, a-t-on dit (2), étant une situation exceptionnelle qui doit être interprétée strictement, il ne faut pas assimiler au blocus par navires le cas où c'est par des batteries côtières ou par des torpilles qu'un port est rendu inaccessible. »

Malgré le respect qui est dû aux décisions de l'Institut, nous ne pensons pas devoir souscrire à la règle qu'il émettait ainsi en 1877. Pourquoi exclure des moyens de

(1) V. D. D. Field, *Outlines of an International code*, New-York, 1872; chap. LXVII, n° 5 *in fine*.

(2) Procès-verbal de la deuxième séance de la commission d'études sur le traitement de la propriété privée sur mer, tenue à Zurich, le 11 septembre 1877 (*Annuaire de l'Institut*, 1878, p. 110). — Le système du blocus par batteries a été admis par plusieurs traités (1742 entre France et Danemarck, art. 20; — 1753 entre Hollande et Deux-Siciles, art. 22; — 1818 entre Prusse et Danemarck, art. 18), et par le code général allemand de 1794 (*Allgemeines Laudrecht*); le § 219 de ce code encore en vigueur (1re partie, titre 9, section 5) dit en effet : « On considère comme bloqué un port qui est sous le feu d'une batterie ennemie. »

guerre qui sont licites et qui conduisent à l'effectivité du blocus ? Nous croyons donc que l'emploi de torpilles, nullement défendu par la déclaration internationale du 11 décembre 1868, est légitime pour former un blocus lorsque leur disposition est telle qu'elle permet un investissement effectif. Et il en sera ainsi, si, outre l'escadre volante, il se trouve devant la côte ennemie des vaisseaux dont les torpilles sont entre elles à une distance telle que leur puissance explosible puisse embrasser tout l'espace de mer qui les sépare du vaisseau qui les porte ou qui s'étend entre chacune d'elles.

Le système que nous proposons nous paraît être de nature à rendre très difficile, sinon impossible, l'accès d'un littoral bloqué. Sans doute, quelques navires échapperont encore à la capture; mais cela ne sera dû qu'à des circonstances indépendantes de la constitution du blocus (à un tir maladroit des vaisseaux stationnés ou à une vitesse excessive des navires coupables), puisque avec notre système aucun navire ne pourra passer sans être *vu* par la flotte belligérante. Nous savons bien que certains auteurs déclarent un blocus non effectif par cela seul qu'*un seul* navire est parvenu à forcer le blocus sans être capturé ; mais, n'est-ce point exiger l'impossible ? N'est-ce point en définitive rendre l'usage du blocus impraticable? Les hommes de la pratique l'ont bien compris ; les juges d'amirauté du Danemarck en 1864 et les jurisconsulte-sanglais de la Couronne en 1862 ont, en effet, repoussé une pareille doctrine. C'est là une interprétation du mot « blocus effectif », aussi extrême et aussi mauvaise que celle qui consiste à déclarer un blocus effectif lorsqu'un croiseur a réussi accidentellement à empêcher quelques navires de passer.

Le système, tel que nous venons de l'exposer, est-il

bien complet? Ne faut-il pas encore que la flotte investissante se trouve à une certaine distance de la côte qu'il s'agit de bloquer? (1).

Cette question ne présente guère d'importance que dans des hypothèses spéciales. En général, un belligérant a intérêt à établir un blocus le plus près possible de la côte ennemie, car plus un blocus sera proche, moins il exigera de vaisseaux; mais quelquefois, au contraire, quand les pays ennemis se trouvent dans une position géographique particulière, le nombre de navires nécessaire pour le blocus est en raison inverse de la distance entre la flotte et le littoral.

C'est ce qui a lieu notamment dans la situation géographique de la Turquie et de la Russie : La Turquie qui voudrait bloquer les ports russes de la mer Noire devrait-elle établir une flotte investissante devant ces ports, à une distance au plus égale à la portée de canon, ou au contraire ne pourrait-elle pas se contenter de fermer étroitement le Bosphore? Cette question, comme nous l'apprend l'amiral turc Hobart Pacha, a été soulevée fréquemment, et elle a même été posée dans la dernière guerre d'Orient en 1877 (2). A cette époque, en effet, on s'est demandé si on pouvait considérer le blocus d'Odessa comme effectif, non par un cordon de vaisseaux établi en dehors de ce port, mais par des navires stationnés dans le Bosphore et interceptant la communication de la Méditerranée, non seulement avec Odessa, mais aussi avec tout autre port de la

(1) D'après M. Hall (*International Law*, § 260, p. 617), du moment où l'accès du port est interdit en fait, la distance à laquelle la flotte bloquante se trouve postée est sans importance. C'est ainsi que Buenos-Ayres a été considéré comme bloqué effectivement, bien que les vaisseaux de guerre fussent stationnés dans le voisinage de Montevideo.

(2) Lettre du 11 janvier 1878 adressée au *Levant Herald*; *Revue de droit international*, 1878, p. 24.

mer Noire. M. Holland, qui rapporte cette controverse spéciale du port d'Odessa, paraît disposé à soutenir la validité du blocus par la seule fermeture du Bosphore; il invoque à cet égard les usages internationaux : « La prétention, dit-il (1), diffère peut-être seulement en degré de celle qui fut soutenue avec succès en 1855, à propos du blocus de Riga par une force stationnée à Lyserort à la distance de 120 milles (Le *Franciska*). » Quelle solution devons-nous admettre? A notre avis, une distinction doit être faite, suivant que la Turquie veut bloquer quelques-uns seulement des ports qui se trouvent dans la mer Noire, ou au contraire veut investir tous les ports riverains de cette mer.

Dans le premier cas, nous repousserons le moyen de blocus par fermeture du Bosphore. En effet, en bloquant ce détroit, la Turquie intercepterait les communications, non seulement avec la place dont elle a notifié le blocus, mais encore avec celles qu'elle n'a pas l'intention de cerner; quant à celles-ci donc, le blocus serait un blocus non déclaré et par suite non obligatoire pour les neutres.

Dans l'autre hypothèse, au contraire, ce mode de blocus serait parfaitement légitime. Le blocus maritime n'a-t-il pas, en effet, pour but d'interdire toute communication entre les ports bloqués et les nations étrangères, et ce résultat ne doit-il pas être atteint aussi sûrement par des vaisseaux fermant l'entrée du Bosphore que par des navires se tenant devant ces ports à une distance de 3 milles marins? Sans doute, avec ce système, la flotte d'investissement ne pourra pas empêcher les navires ennemis de continuer le commerce de cabotage; mais, est-ce là une

(1) T. Holland, *Les débats diplomatiques récents dans leurs rapports avec le système du droit international;* Revue de droit international, 1878, p. 180.

raison suffisante pour prohiber ce système? Nous ne le croyons pas. Car, ces relations par cabotage entre les ports bloqués ne sont guère de nature à prolonger bien longtemps l'existence de ces ports, et d'ailleurs, si elles ne se faisaient pas ainsi, elles se feraient tout aussi facilement par voie de terre puisqu'un blocus maritime n'a point pour effet d'interdire les communications intérieures entre les différents ports.

Le fait que le commerce de cabotage reste possible n'autorise donc pas à repousser le moyen de blocus que nous exposons, mais il en serait autrement, si malgré la fermeture du Bosphore les communications restaient praticables entre les ports russes bloqués et les ports d'une autre nation neutre également riveraine de la mer Noire (1). Aussi, sommes-nous conduits à exiger une nouvelle condition pour la légalité de ce moyen de blocus; nous dirons donc: Lorsqu'un détroit conduit à une mer enclavée, on peut en bloquant ce détroit mettre en état de blocus effectif tous les ports ennemis qui se trouvent sur la mer enclavée, mais seulement si *toutes* les rives de cette mer appartiennent au belligérant qu'on veut bloquer. Dès lors, dans l'état actuel des choses, la Turquie en guerre avec la Russie ne pourrait pas bloquer les ports russes de la mer Noire en fermant le Bosphore (Comp. d'ailleurs art. 24, traité de San-Stefano).

Nous savons maintenant quelle doit être la nature et quelle doit être la situation des forces bloquantes; une double ligne, composée de la manière indiquée, est à la fois nécessaire et suffisante pour constituer un blocus effectif.

A. — Elle est d'abord *suffisante*.

(1) D'ailleurs, dans cette situation, un pareil blocus aboutirait à fermer un pays neutre, avec lequel on n'est pas en guerre!

Nous repousserons par suite l'opinion de M. Casimir Périer qui, pour la validité du blocus maritime, exige une attaque simultanée par terre. « Pour imposer aux neutres, dit cet auteur (1), des sacrifices aussi grands que ceux qu'entraîne parfois le respect du blocus, le belligérant doit prouver la nécessité de ces sacrifices; or, la nécessité n'existe pas lorsque le port bloqué n'étant pas investi peut recevoir par terre ce que la mer ne lui apporte pas. Il arriverait un jour ou l'autre, avec le système actuel, qu'un assaillant, incapable de maintenir un soldat sur le territoire ennemi, en interdirait l'accès par mer au moyen de quelques vaisseaux, empêcherait le commerce des neutres, tandis qu'un voisin enverrait sans obstacles, par routes, fleuves, canaux ou chemins de fer, les produits de son sol et de son industrie, jusque sur les quais d'une ville ouverte à tous du côté de terre et dont le port seul serait bloqué. » Ces arguments ne sont pas sans valeur. Sans doute, l'isolement d'une place ne saurait être complet que si un investissement par terre vient se joindre à un investissement par mer (2). Mais, il nous paraît exagéré de faire de cet

(1) Casimir Périer, *Revue des Deux-Mondes*, n° du 15 janvier 1862, p. 434.

A la séance tenue à Anvers en 1876, pour la réforme et la codification des lois internationales, le professeur Sheldon Amos demanda qu' « on limitât les opérations maritimes en temps de guerre aux blocus effectifs des villes et ports fortifiés investis en même temps du côté de la terre » (*Revue maritime et coloniale*, LV (1877), p. 431). M. Aube (*Un nouveau droit maritime international*, Paris, 1875, p. 11) semble au contraire repousser cette doctrine : En effet, dit-il en parlant de la déclaration de 1856, « les tendances qui virent le jour au congrès de Paris, bien qu'inspirées par un généreux sentiment d'humanité, nous eûssent peut-être, si elles s'étaient réalisées, conduits bien loin dans une voie fatale aux intérêts réels de notre sécurité nationale. Car, n'avaient-elles pas pour dernière expression, d'abord l'inviolabilité de la propriété privée ennemie sur mer, puis la définition du blocus d'un port comme n'étant effectif, obligatoire, que lorsque ce port bloqué par mer serait investi par terre? »

(2) Le pacte du 16 juillet 1667 conclu entre la Hollande et la Suède

investissement par terre une condition de validité du blocus maritime. Le seul investissement par mer, en effet, suffit déjà à affaiblir considérablement la puissance commerciale de l'adversaire : l'histoire nous fournit de nombreux exemples de blocus qui ont déterminé l'ennemi à la paix, et cependant ces blocus n'étaient point maintenus à la fois du côté de la mer et du côté de la terre. Exiger ce double investissement, ne serait-ce pas d'ailleurs rendre les blocus impraticables? Il est déjà bien difficile de bloquer effectivement avec des vaisseaux une côte un peu étendue, que serait-ce s'il fallait encore établir sur terre un cordon de soldats? Avec ce système, on rendrait illusoire la force maritime d'une puissance : une nation, très puissante sur mer, ne pourrait user du blocus qu'autant qu'elle serait également puissante sur terre et aurait déjà envahi le territoire continental de son ennemi. De la sorte, il ne serait point possible à un belligérant de prendre l'offensive sur mer et en même temps de rester sur la défensive au point de vue continental! Enfin, une pareille exigence rendrait les guerres fort difficiles, sinon impossibles à certaines puissances : Un État n'ayant de communications avec un autre État que par la mer — l'Angleterre et la France par exemple — ne peut, en effet, faire avec succès une descente chez son adversaire qu'après avoir affaibli celui-ci en lui coupant ses communications maritimes : le blocus

exigeait un investissement par terre et par mer (art. 5) (Dumont, VII, 1re partie, p. 37).

Cette même doctrine paraît avoir été suivie en 1861 par Victor-Emmanuel; on lit en effet au 1er considérant de sa notification du blocus de Gaëte : « Considérant que le siège régulier formé devant Gaëte est déjà avancé du côté de terre.... » (*Archives diplomatiques*, 1861, I, 344). Elle a été encore défendue par plusieurs hommes d'état américains, M. Marshall (Lettre à M. King du 20 septembre 1800) et M. Cass (Circulaire envoyée aux agents diplomatiques américains lors de la guerre d'Italie) : ces documents sont rapportés par M. Hall (*op. cit.*, § 233, p. 556, note 1).

tel qu'on le comprend ordinairement est le prélude nécessaire de l'occupation du territoire ennemi. La guerre maritime et la guerre continentale ne sont-elles pas, du reste, deux guerres tout à fait indépendantes, qui peuvent exister l'une sans l'autre et dont les moyens sont complètement distincts? De même qu'il y a un blocus maritime et qu'il n'y a pas violation de ce blocus à faire parvenir au port investi des marchandises par voie de terre, de même il y a un blocus de terre qui est le *siège* et qui n'est pas enfreint par l'introduction de marchandises du côté de la mer (1).

B. — Si la double escadre de blocus que nous avons exigée est suffisante pour former un blocus effectif, elle est encore *nécessaire*. Nous repoussons ainsi plusieurs moyens de blocus qui ont été mis en pratique et qui en définitive, pour la plupart, ne diffèrent guère des blocus fictifs.

1. — Nous repoussons d'abord le blocus *par vaisseaux stationnés et suffisamment proches*, qui a été admis par tous les traités réputés les plus rationnels et notamment par les traités de 1780.

Ce moyen de bloquer un port n'est pas réellement effectif. En effet, lorsqu'un navire étranger se prépare à franchir la portion de mer qui sépare deux des vaisseaux stationnés, ces vaisseaux stationnés sont obligés d'abandonner leur station pour l'avertir qu'un blocus existe ou pour le poursuivre s'il continue sa route malgré l'avertissement; et, dès lors, par ce déplacement nécessaire, la ligne de blocus se trouve ouverte en un certain endroit et cesse d'être efficace.

2. — Ce que nous disons du blocus par vaisseaux stationnés est également vrai du blocus *par croisière*, lorsque ce blocus a, comme le précédent, l'apparence d'un blocus effectif.

(1) *Comp.* Gessner, *op. cit.*, p. 215.

En général, le blocus par croisière n'aura jamais cette apparence. Car, pour qu'il parût effectif, il faudrait que les différents croiseurs passant et repassant devant les lieux bloqués fussent toujours entre eux à une distance inférieure à la double portée du canon ; et alors quels avantages sur le blocus par vaisseaux stationnés le blocus par croisière offrirait-il au belligérant? Dans les deux cas il faudrait autant de vaisseaux pour bloquer un certain endroit déterminé !

Donc, le blocus par croisière, qui durant ce siècle a été fréquemment appliqué, n'a jamais été établi qu'avec un nombre très restreint de vaisseaux. Ainsi compris, il ne pouvait pas assurément constituer un blocus effectif, car le cordon de blocus ne formera jamais une ligne ininterrompue soumise réellement à la puissance de la nation bloquante ; de nombreux navires pourront pénétrer impunément dans la place déclarée bloquée ou en sortir et le blocus par croisière ne sera autre chose qu'un véritable blocus fictif.

Sans doute, on exige que les vaisseaux croiseurs soient « suffisamment proches du lieu qu'il s'agit de bloquer » (Convention de 1801), mais cette condition est-elle bien une garantie ? Le belligérant, seul juge de ses actes, ne pourra-t-il pas trouver les bâtiments assez proches, alors qu'ils seront fort éloignés? par cela seul qu'usant des droits de prévention et de suite il aura saisi quelques navires, ne prétendra-t-il point qu'il a rempli la condition exigée ?

En définitive, avec ce mode de blocus on verra renaître le blocus de cabinet ou *per notificationem :* Une notification diplomatique envoyée aux nations neutres annoncera le blocus, et quelques navires prétendus proches de la place parcourront les mers avoisinantes et saisiront accidentellement certains des navires qui se dirigent vers le

port bloqué ou en sortent, c'est-à-dire qu'en réalité le blocus sera établi uniquement par la seule force de la notification diplomatique.

3. — Les arguments que nous avons donnés pour démontrer la nécessité d'une double escadre de blocus nous permettent encore de réfuter un autre système, proposé par certains traités et qui consiste à fixer le minimum de navires nécessaire pour qu'un port soit réellement bloqué.

Les traités de 1742, 1789 et 1818 conclus par le Danemarck avec la France, la république de Gênes et la Prusse exigeaient que l'entrée du port fût fermée au moins par deux bâtiments de guerre du côté de la mer et par une batterie de canons du côté de la terre, et la convention de 1753 entre la Hollande et les Deux-Siciles, allant plus loin, réclamait la présence de six vaisseaux devant le lieu à bloquer.

Ce système, comme nous l'avons déjà dit, se trouve sujet aux mêmes objections que les précédents. Il est de plus fort impratique : Une stipulation pareille, en effet, ne peut pas faire règle positive dans tous les cas, même entre les seules parties contractantes, car le nombre des bâtiments nécessaire pour un investissement complet dépend évidemment avant tout de la nature de l'endroit à bloquer. En cette matière une définition *concrète* n'est pas possible, il faut se contenter d'une définition *abstraite*.

4. — Ayant combattu la théorie du blocus *per notificationem*, nous devons repousser *à fortiori* un autre système de blocus moins effectif encore, celui qu'on peut appeler le blocus *par situation naturelle des lieux*.

Cette prétention a été soutenue en 1780 par le juge anglais James Marriot, dans un arrêt contre des navires hollandais qui avaient été saisis pour s'être dirigés vers les côtes de la France : « Vous êtes confisqués dès que vous

êtes pris, disait ce magistrat. La Grande-Bretagne par sa position insulaire bloque naturellement tous les ports de l'Espagne et de la France. Elle a le droit de tirer parti de cette position comme d'un don qui lui a été accordé par la Providence. »

5. — Blocus *par pierres.*

Ce nouveau mode de bloquer un littoral a été inauguré en 1861 par les États-Unis d'Amérique dans leur guerre contre leurs sujets révoltés du Sud : des navires chargés de pierres furent coulés à l'entrée des ports sécessionnistes ; le port de Charleston, notamment, fut fermé de cette manière.

Des protestations contre cet acte s'élevèrent aussitôt parmi les neutres. L'association des armateurs de Liverpool réclama le 13 janvier 1862 contre cette façon d'interrompre le commerce avec le Sud, et le 16 janvier de la même année lord Russel désavoua l'exécution d'une semblable mesure (*Arch. diplom.* 1862, II, 86).

La protestation du cabinet britannique ne fut pas cependant une protestation complète. Lord Lyons subordonnait la légitimité du fait à l'étendue du dommage permanent qui serait ainsi causé aux ports et il ne considérait la mesure comme sujette à de graves objections qu'autant que les obstructions ne pourraient être complètement enlevées après la cessation des hostilités (Le comte Russel à lord Lyons, 20 décembre 1861 ; *Arch. diplom.* 1862, II, 80).

Quel jugement faut-il porter sur cette façon d'intercepter les communications commerciales ?

Il va sans dire que l'obstruction des ports par ce moyen n'est pas légitime lorsqu'elle doit entraîner un dommage *permanent*, car la navigation sur la mer est libre dans la règle et ne peut être restreinte qu'exceptionnellement : en cas de guerre.

La question délicate n'est donc point là; elle s'élève seulement si on suppose que les communications normales peuvent être facilement rétablies après la cessation des hostilités. Dans cette hypothèse, doit-on admettre avec lord Lyons qu'un belligérant peut bloquer un port ennemi en faisant couler devant ce port des vaisseaux chargés de pierres?

Pour résoudre cette question il faut, ce nous semble, envisager plusieurs hypothèses :

Supposons d'abord qu'outre la ligne de pierres il se trouve devant le port une escadre de vaisseaux en nombre suffisant pour avertir tous les navires étrangers de l'existence du blocus. En ce cas, le blocus par pierres sera-t-il légitime? Nous devons faire une distinction. De deux choses l'une : Ou bien la ligne de pierres est une ligne ininterrompue et alors ce mode de blocus n'est pas légitime. En effet, quoique bloqué, un port ne se trouve point pour cela fermé à tous les vaisseaux étrangers : selon l'usage international, certains bâtiments peuvent encore sortir du port durant les premières semaines du blocus, et même pendant la durée de l'investissement la place reste toujours accessible à certains navires particuliers; or, avec le système que nous supposons, comment ces vaisseaux pourraient-ils pénétrer dans le lieu bloqué ou s'en éloigner? Ce serait chose impossible, car en vérité on ne peut obliger la flotte bloquante à ouvrir un passage dans la ligne de pierres à chaque fois qu'un de ces bâtiments voudrait passer! Ou bien, au contraire, la ligne de barrage n'est pas ininterrompue et renferme certains passages ; le blocus par pierres est alors parfaitement légitime, puisque ces passages, sans empêcher l'effectivité du blocus, permettent l'entrée ou la sortie de la place aux bâtiments qui ont ce droit. Ces passages, disons-nous, ne rendent pas le

blocus non effectif, attendu qu'ils sont connus des seuls vaisseaux bloquants, et que ces vaisseaux bloquants sont supposés être en nombre suffisant pour avertir les neutres, les visiter et poursuivre ceux qui résisteraient à leurs ordres.

Cette première hypothèse est purement théorique, jamais elle ne se réalisera dans la pratique, car elle n'offre au belligérant bloquant aucun avantage spécial. Un blocus par pierres ne sera appliqué par un État qu'autant qu'il présentera pour celui-ci une certaine utilité, et il n'offrira quelque utilité que s'il nécessite pour son existence l'emploi d'un nombre de bâtiments moins considérable que le blocus par vaisseaux stationnés. Pour examiner si un semblable moyen est vraiment légitime, il faut donc supposer qu'il n'y a devant la place ainsi cernée que quelques rares croiseurs insuffisants pour prévenir de l'existence du blocus tous les navires qui se présenteraient. Or, dans ce cas, une objection nouvelle s'élève aussitôt. De nombreux navires pourront échapper à la surveillance des croiseurs ; ignorant l'existence du blocus, ils s'approcheront sans crainte du port bloqué, et ils iront se briser sur la ligne de pierres qui ferme l'entrée de la place : des dommages considérables seront ainsi infligés à des innocents. Un pareil résultat ne peut, ce nous semble, permettre aucun doute sur la légitimité du système qui l'entraîne. Ce système n'est donc, comme l'a dit le président des États confédérés, Jefferson Davis (Message du 12 janvier 1863), qu'une « odieuse barbarie ». Certes, aucune définition ne pouvait mieux convenir au blocus par pierres qui fut établi en 1861 par les Américains, puisque ceux-ci avaient déclaré n'y recourir que parce qu'ils ne possédaient pas une flotte suffisante pour constituer, avec des navires, un blocus effectif (V. lord Lyons au comte Russel, 14 janvier 1862) (1).

(1) Si on reconnaissait au belligérant le droit de bloquer un port en

§ 2. — Si le blocus, pour exister et devenir obligatoire, doit être effectif, faut-il qu'il demeure effectif pour subsister et rester obligatoire à l'égard des nations neutres ?

I. — La Grande-Bretagne distingue à cet égard deux espèces de blocus : « Il y a, dit le juge anglais sir William Scott (1), deux sortes de blocus : l'un résultant du simple fait, l'autre résultant d'une notification accompagnée du fait. Dans le premier cas, quand le fait cesse autrement que par accident ou par le changement des vents, la fin du blocus a lieu immédiatement; mais, quand le fait est accompagné d'une notification publique du gouvernement belligérant aux gouvernements neutres, je crois *prima facie* que le blocus doit être supposé exister jusqu'à ce qu'il ait été publiquement levé. »

Ainsi, d'après la jurisprudence britannique, un blocus ne doit pas nécessairement demeurer effectif pour rester obligatoire vis-à-vis des neutres. La doctrine de W. Scott conduit effectivement aux règles suivantes :

1° — Dans tous les cas, le blocus par notification accompagnée du fait continue d'exister, alors même qu'il a cessé d'être effectif.

y faisant couler des navires, il faudrait aussitôt examiner s'il pourrait couler les navires *neutres* qui seraient ancrés dans la portion de la mer territoriale actuellement occupée par lui. Une certaine incertitude règne sur cette question que nous ne pouvons approfondir ici. En effet, les uns, comme M. Rolin-Jacquemyns (*Revue de droit international*), admettent le droit d'angarie c'est-à-dire le droit du belligérant de requérir un navire neutre pour transporter, moyennant salaire, des armes et des troupes, et ils déclarent que la faculté de couler bas les navire saisis est la conséquence logique de ce droit. Les autres au contraire (Féraud-Giraud, *Recours à raison des dommages causés par la guerre*, 1881 ; — n° 50, p. 43), considérant les deux questions comme indépendantes, permettent de couler des navires *neutres*, si ce fait est justifié par les nécessités de la guerre.

(1) Robinson, *Reports*, I, p. 171.

C'est bien là la conséquence qui ressort de la théorie du jurisconsulte anglais. Celui-ci, en effet, sans excepter le cas où l'investissement aurait disparu avant la notification de cessation du blocus, exige d'une manière générale que les neutres se considèrent comme obligés de respecter le blocus jusqu'à ce qu'ils aient reçu par une voie officielle la nouvelle de la levée. Ce publiciste, il est vrai, n'indique pas expressément cette conséquence ; il commence même par reconnaître le principe rationnel que la disparition du fait entraîne la disparition du droit, mais il se hâte aussitôt de torturer ce principe et de le fouler aux pieds. Voici comment il s'exprime à ce sujet : « Il est, dit-il, indubitablement du devoir d'un pays belligérant qui a fait la notification du blocus d'en notifier de la même manière et immédiatement la discontinuation. Laisser le fait cesser et adresser de nouveau la notification dans un temps éloigné serait une fraude au détriment des nations neutres et une conduite dont nous ne supposons pas un seul pays capable. Je ne dis pas qu'un blocus de cette espèce ne puisse, dans aucun cas, expirer *de facto ;* mais je dis qu'on ne doit pas se hâter de présumer une pareille conduite contre une nation ; et par conséquent, jusqu'à ce qu'un cas semblable devienne évident, je soutiendrai qu'un blocus doit *prima facie* être présumé continuer jusqu'à ce que la notification soit révoquée. »

Ces idées ont reçu l'approbation complète des publicistes britanniques modernes ; le plus célèbre d'entre eux, Phillimore, les a même reproduites dans des termes qui les rendent plus dangereuses encore : « C'est le devoir d'un tribunal des prises, écrit-il (1), de présumer la conti-

(1) Phillimore, *Commentaries upon international law,* III, 385.

En 1861, le gouvernement des États-Unis a admis également qu'un blocus établi par notification produisait ses effets tant que la levée n'en

nuation d'un blocus notifié jusqu'à notification officielle de la cessation ; la preuve du contraire n'enlèverait pas à la présomption sa valeur. »

2° — Le blocus de fait, *de facto*, dans certains cas cesse d'exister quand il n'est plus effectif, et dans certains autres au contraire subsiste alors que l'investissement a disparu.

Le principe, ici, est la disparition du droit par la cessation du fait ; c'est par exception seulement que le blocus subsiste après que la flotte bloquante a abandonné sa station, et cela n'a lieu que lorsque cet éloignement est dû à quelque accident ou au changement des vents. « Lorsque une escadre de blocus, dit W. Scott (1), est repoussée par des accidents de temps qui ont dû naturellement entrer dans les prévisions du belligérant qui impose le blocus, il n'y a pas lieu de supposer que cette circonstance crée un changement de système, attendu qu'on ne pourrait compter sur la continuation d'aucun blocus pendant plusieurs mois sans être exposé à de telles interruptions temporaires..... Mais, toutes les fois que le blocus est volontairement suspendu ou que la présence d'une force ennemie oblige à le lever, on doit le considérer comme terminé et il faut un nouvel avis pour qu'il produise de nouveau ses effets. »

Ainsi, quand il y a eu dispersion de l'escadre bloquante par le changement des vents ou quelque autre accident, le blocus *de facto* non notifié et n'existant plus de fait n'en continue pas moins à être obligatoire pour les peuples neutres. Mais un semblable blocus ne pouvait arrêter aucun navire, c'était un mot sans force, aussi pour lui donner une valeur réelle les publicistes anglais lui ont

avait pas été annoncée officiellement. (M. Seward à lord Lyons, 27 mai 1861).

(1) Robinson, *Reports*, III, p. 155.

adjoint les droits de prévention et de suite. Cela semblait assez difficile, puisqu'il n'y avait ni notification diplomatique, ni aucun autre acte qui pût être déclaré obligatoire pour les neutres ; on a alors inventé la *notoriété* du fait « *notoriety of the fact* ». Du moment où un blocus est notoire, aucun navire ne pourra mettre à la voile pour le lieu bloqué ni sortir de ce lieu, et si un bâtiment est rencontré en pleine mer par les croiseurs de la puissance bloquante il sera présumé avoir appris au départ ou en route l'existence du blocus, et il sera, dès lors, passible de saisie et de confiscation. Cette présomption, toutefois, n'est pas une présomption *juris et de jure*.

II. — Ces doctrines de la Grande-Bretagne doivent-elles être admises? sont-elles légitimes ?

Il est d'abord un point qui ne fait pas discussion. Tous les auteurs sont d'accord pour reconnaître qu'un blocus n'oblige plus les neutres, quand le fait cesse autrement que par accident ou par le changement des vents.

Cela est d'évidence si les vaisseaux bloquants abandonnent leur station *volontairement* et *sans esprit de retour ;* en effet, par cet éloignement définitif, ils ont manifesté expressément leur intention de renoncer au blocus de la place.

La même solution s'impose encore lorsque l'éloignement *volontaire n'est pas définitif* mais doit seulement durer un certain temps : « Tous les publicistes, dit Calvo (1), admettent que le blocus cesse du moment où les navires bloquants se retirent pour remplir une au-

(1) Calvo, *op. cit.*, § 1170, II, 558.

Comp. note de lord Lyons à M. Seward, 22 mai 1861 : Le *Niagara* qui bloquait Charleston, s'étant retiré pour intercepter une cargaison d'armes attendue sur une autre partie des côtes, le port resta ouvert pendant cinq jours ; dans cette hypothèse lord Lyons décida que le blocus était interrompu mais le gouvernement des États-Unis, à raison de l'effet

tre mission et sans laisser dans les eaux qu'ils occupaient un nombre suffisant de navires pour continuer l'opération à laquelle ils étaient employés. » Cette doctrine, ainsi soutenue par la théorie, a été suivie par la pratique. Les juges de la cour d'appel d'Angleterre, à propos d'une prétendue violation du blocus de l'île de la Martinique, ont effectivement décidé que l'omission d'entretenir aux différentes stations un nombre suffisant de vaisseaux communiquant entre eux, de manière à intercepter tous les navires qui tenteraient d'entrer dans les ports de l'île, était une négligence qui conduisait nécessairement les navires neutres à croire que l'on pouvait entrer dans ces ports sans courir aucun risque : l'apparition périodique d'un bâtiment de guerre dans ces parages ne pouvait faire supposer la continuation d'un blocus qui avait été précédemment maintenu par un certain nombre de vaisseaux avec une rigueur telle qu'aucun navire quel qu'il fût n'avait pu pénétrer dans l'île tant que le blocus avait duré.

Faut-il toutefois aller jusqu'à considérer le blocus comme n'étant plus obligatoire, parce que certains points de la ligne d'investissement se trouveraient dégarnis pendant que tel ou tel bâtiment aurait quitté son mouillage pour se lancer à la poursuite d'un navire suspect ? A cette question, les auteurs répondent généralement par une distinction. Quand l'éloignement dure peu de temps, le blocus est censé toujours subsister, car en poursuivant ce navire suspect le vaisseau n'a fait en réalité que s'acquitter d'un des devoirs de sa mission spéciale ; mais au contraire le blocus cesse d'obliger les neutres, lorsque l'absence se prolonge de manière à autoriser le soupçon

produit par la notification générale, refusa d'admettre qu'il y eût là quelque cessation du blocus (*Cité par* Hall, *op. cit.*, § 260, p. 619, note 2).

que le bâtiment détaché en croisière a reçu une autre destination. Nous ne pouvons accepter cette doctrine, à raison du sens particulier que nous avons donné au mot blocus effectif. Ayant exigé comme condition de l'effectivité la présence devant la place d'une double escadre, une escadre volante et une escadre stationnée, nous devons considérer le blocus comme n'étant plus obligatoire pour les neutres du moment où un navire *stationné* a quitté sa station pour poursuivre un navire suspect : en effet, en agissant ainsi, il a laissé ouverte la ligne de blocus et il n'a point rempli la mission particulière dont il était chargé.

Si, dans toutes ces hypothèses, le blocus n'est plus obligatoire vis-à-vis des nations neutres, en résulte-t-il pour cela qu'il ait cessé d'exister? Nullement. D'après plusieurs auteurs, dans certains cas sans doute le blocus sera levé, mais dans d'autres au contraire il sera seulement suspendu. Et il en sera ainsi lorsque, ayant cessé momentanément, il aura été rétabli dans un très bref délai. Cette distinctior n'est pas une pure distinction de mots, elle présente un certain intérêt pratique. Le blocus est-il levé, il faudra pour le rétablir efficacement une nouvelle notification ; n'est-il que suspendu, une nouvelle notification ne serpas nécessaire : quand les navires reviendront devant la place il n'y aura pas nouveau blocus, mais uniquement continuation de l'ancien. Telle est la doctrine qui a été admise notamment par Bluntschli (art. 834). M. Bulmerincq, dans son projet de règlement des prises maritimes, a suivi un autre système : suivant lui, lorsque les navires bloquants se sont éloignés de leur station pour un motif autre que le mauvais temps constaté, le blocus est dans tous les cas *levé*, quelle que soit la durée de l'éloignement. (§ 43) (1). Il est vrai que, dans un autre endroit (§ 40), il

(1) Ce système est suivi par Kent, *Commentary of international law*.

considère le blocus déclaré et notifié comme effectif et par suite comme obligeant les neutres, alors même que les navires se seraient écartés momentanément de leur station. Il y a là une antinomie qu'il est difficile d'expliquer ; il faut cependant constater que, dans son rapport, M. Bulmerincq paraît abandonner la doctrine émise au § 40 pour se rallier à celle du § 43 (v. *Rapport*, 3e partie, p. 375). Quant à nous, nous pensons qu'un blocus qui a cessé momentanément a par cela seul cessé d'exister. En effet, le blocus a pour objet d'interdire les communications du port bloqué avec le dehors et l'effectivité c'est-à-dire l'investissement réel de la place est la condition d'existence du blocus ; admettre que dans l'hypothèse supposée les neutres ont le droit de pénétrer dans la place, et déclarer en même temps que le blocus n'est que suspendu de sorte que, rétabli dans un bref délai, il ne sera que l'ancien continué, nous semble être une contradiction. Un blocus ne peut pas exister dans un sens et ne plus exister dans un autre ; il n'y a point de milieu : ou bien le blocus subsiste complètement de façon à obliger les neutres, ou bien il a disparu entièrement, de façon que c'est un blocus nouveau qui est constitué si les navires reparaissent devant la place ; l'idée d'une suspension de blocus nous paraît être un non-sens. C'est ce qui fut d'ailleurs admis par le gouvernement français en 1870 : « Tout blocus *levé* ou *interrompu*, disaient les instructions envoyées aux commandants maritimes (1), doit être *rétabli et notifié de nouveau* dans les formes prescrites. »

Nous savons ainsi ce qui advient, lorsque la flotte de blocus s'éloigne volontairement ; qu'arrive-t-il quand cet éloignement est *forcé ?* Quels sont les résultats qui se pro-

Cambridge, 1866 ; p. 366 ; et même par sir W. Scott (Robinson, *Reports*, III, p. 155, aff. de la *Jung frau Maria Schrœder*).

(1) Instructions complémentaires, § 11.

duisent lorsque l'escadre qui maintient le blocus vient à être délogée de son mouillage par une escadre ennemie ? Les neutres ont-ils le droit de pénétrer dans la place ? Le blocus est-il levé ou n'est-il que suspendu ?

Ici, l'accord paraît unanime parmi les auteurs ; le blocus n'est pas seulement suspendu, il est levé. « Il est évident, dit Calvo (1), qu'un semblable fait a pour conséquence immédiate et directe non plus une simple suspension, mais la cessation entière, la fin du blocus, et que l'investissement rétabli par les mêmes forces navales ou par d'autres appartenant à la même nation doit être considéré comme un blocus nouveau et non comme la suite du précédent. Un événement de ce genre entraîne un changement radical dans le caractère de la guerre. La puissance qui attaque peut diriger ses forces vers un autre point, changer ses plans stratégiques, modifier en un mot l'ensemble de ses opérations. Qui ne voit qu'au milieu de l'incertitude que font naître ces diverses suppositions, les neutres peuvent de bonne foi et logiquement être conduits à penser que le port dont il s'agit jouit de nouveau de la pleine et entière liberté de reprendre ses opérations commerciales, sans être obligés de prévoir ou de présumer que le blocus puisse être rétabli ? En pareil cas, ni la notification diplomatique, ni la notoriété du fait de la mise en état de blocus, ni même une notification individuelle ne sauraient avoir pour effet d'empêcher la communication des neutres avec les lieux bloqués. »

La jurisprudence de la Grande-Bretagne elle-même a admis cette théorie. Dans un jugement rendu en 1805 devant la haute cour d'amirauté, sir W. Scott s'est exprimé à ce sujet de la façon suivante (2) : « Lorsque l'escadre blo-

(1) Calvo, *op. cit.*, § 1169, II, 556.
(2) *The Hoffnung*, Robinson, *Reports*, VI, p. 112.

quante a été éloignée par des forces supérieures, il peut survenir une nouvelle série d'événements qui peuvent aboutir à une disposition très différente des forces bloquantes et faire naître une suite très différente de présomptions en faveur de la liberté ordinaire des spéculations commerciales. En pareil cas, un commerçant neutre n'est pas obligé de prévoir ou de conjecturer que le blocus sera repris ; et conséquemment si le blocus doit être renouvelé il faut recourir de nouveau aux mesures d'usage, sans égard à l'état précédent des faits, lesquels ont été effectivement interrompus. » Ce que l'Angleterre admettait ainsi en 1805, elle l'admettait encore en 1863. Le 10 février de cette année lord Russel écrivait en effet à M. Mason, agent des États confédérés à Londres (*Arch. diplom.* 1863, IV, 72) : « Je dis qu'un blocus continuerait à exister légalement quand une tempête soudaine ou un changement de vent aurait momentanément dispersé la flotte du blocus. C'est là un changement auquel, d'après la nature des choses, un blocus est soumis. Un tel accident ne suspend pas et à plus orte raison ne rompt pas le blocus, tandis qu'au contraire si une force supérieure chasse l'escadre de blocus, le blocus est rompu et pour le rétablir il doit être de nouveau notifié aux neutres dans les formes d'usage. » Cette déclaration de principes était motivée par la conduite des États-Unis pendant la guerre de sécession. A cette époque, en vérité, cette puissance s'était montrée peu disposée à suivre les règles que l'Angleterre elle-même avait précédemment appliquées. Le 31 janvier 1863, les forces du Sud ayant mis en déroute l'escadre fédérale qui bloquait Charleston, les autorités locales avaient notifié aux consuls étrangers la cessation du blocus, et l'agent d'Angleterre s'étant rendu avec le vapeur *Petrel* jusqu'à une distance de 5 milles au delà de l'ancienne ligne d'investissement avait con-

staté qu'il n'y existait aucun navire ennemi ; mais, dès le lendemain, une nouvelle escadre fédérale composée de vingt bâtiments s'était présentée devant la place et avait prétendu reconstituer le blocus (V. *Arch. diplom.,* 1863, IV, 57) (1). A cette occasion, un débat très vif s'engagea entre les journaux des deux parties belligérantes ; aucun d'eux ne sut garder une juste mesure dans la discussion, les uns comme les autres ils allèrent trop loin dans leurs prétentions. Les journaux des confédérés prétendaient en effet que l'investissement ne pouvait pas recommencer sans une nouvelle notification et que entre cette notification et le blocus il devait s'écouler un intervalle de 60 jours tandis qu'au contraire les journaux des fédéraux soutenaient que le blocus notifié au mois de janvier n'avait pas cessé d'exister malgré la dispersion essuyée par l'escadre fédérale et l'absence momentanée de ses croiseurs.

Nous arrivons maintenant au second principe adopté par la jurisprudence britannique. Faut-il dire, avec sir W. Scott, que le blocus subsiste et continue à obliger les neutres lorsque le fait a cessé par accident ou par le changement des vents ? A cet égard, les opinions peuvent se partager en trois groupes : certains auteurs suivent la doctrine anglaise dans toute son étendue, quelques-uns au contraire ne l'admettent qu'avec certaines restrictions, d'autres enfin la repoussent complètement.

1. — Parmi les premiers, il faut ranger presque tous les publicistes modernes de la Grande-Bretagne : Phillimore et Wildman ont adhéré aux théories de sir W. Scott, et ces théories sont celles du gouvernement anglais lui-même (Lord Russel à M. Mason, 10 février 1863).

(1) Les mêmes faits se produisirent à Galveston avec cette différence que les forces bloquantes tardèrent dix jours avant de reprendre leur position.

Le jurisconsulte chilien Bello paraît également s'être rallié à ces doctrines: « L'absence accidentelle de l'escadre bloquante par suite de tempête, dit-il, ne doit point être considérée comme une interruption du blocus, de sorte que le neutre qui chercherait à profiter de la circonstance pour s'introduire dans le port bloqué se rendrait coupable d'une tentative frauduleuse. »

La même opinion est aussi soutenue par M. Fiore, par M. Brocher et par Kent. Ce dernier écrivain, publiciste américain, en inclinant vers cette manière de voir, n'a fait que se conformer à la pratique de son pays. Dès 1800, les États-Unis considéraient le blocus comme maintenu quoique l'escadre eût été dispersée par la tempête (M. Marshall à M. King, 20 septembre 1800); et, en 1846, ils défendaient encore le même système. Le 24 décembre, en effet, M. Mason envoyait aux commandants des forces navales américaines dans l'Océan pacifique les instructions suivantes : « Un blocus légitime exige la présence réelle d'une force suffisante à l'entrée du port et stationnant assez près pour empêcher les communications. La seule exception à cette règle naît de l'absence accidentelle et temporaire de l'escadre de blocus. Ainsi, dans le cas d'une tempête, la force légale du blocus n'est pas suspendue et la loi considère la tentative de prendre avantage de cette retraite accidentelle comme une tentative frauduleuse de rompre le blocus. »

Parmi les États européens qui ont adhéré à ces idées, il faut encore citer le Danemarck : durant la guerre de 1864, la cour d'amirauté danoise a décidé à plusieurs reprises que l'absence momentanée et accidentelle de l'escadre bloquante n'affectait pas l'effectivité du blocus(1).

(1) Phillimore, *op. cit.*, III, § 294 ; — Wildman, *Institutes of international law*, II, 181 ; — *Arch. diplom.* 1863, IV, 72 ; — Bello, *Principios*

Ce système, quoique généralement adopté, ne nous paraît pas rationnel; il se heurte à une objection pratique des plus puissantes. En effet, comment un navire neutre, arrivant du large et trouvant libres les abords du port naguère investi, pourra-t-il distinguer si l'escadre de blocus a été drossée au large par un accident de mer ou si elle a été chassée par les forces ennemies?

2. — Cette objection a déterminé certains auteurs à apporter quelques restrictions à la théorie anglaise. C'est ainsi qu'Ortolan considère le blocus comme seulement suspendu, et permet aux neutres d'entrer dans le port : « Il est bien vrai, dit-il (1), que si le mauvais temps a forcé l'escadre bloquante à s'éloigner momentanément et à discontinuer l'investissement, le blocus n'est pas levé définitivement, de telle sorte que, lorsque cette escadre revient prendre sa croisière, il soit nécessaire de faire une nouvelle notification; mais il est certain que cet éloignement, bien que forcé, interrompt de fait le blocus, et que si un navire neutre arrive dans l'intervalle et parvient à entrer dans le port, il peut dire qu'il n'est pas coupable et prétexter l'ignorance du blocus actuel, puisqu'il a trouvé l'entrée entièrement libre. »

Ce que nous avons dit plus haut relativement à la suspension d'un blocus, doit suffire à réfuter cette opinion d'Ortolan.

Un autre système mixte a été proposé récemment par M. Bulmerincq (2); il fait dépendre la solution du temps

de derecho de gentes, 2e part. cap. 8, § 5; — Fiore, *op. cit.*, II, 456; — Brocher, *Revue de droit international*, 1873, p. 575; — Kent, *op. cit.* p. 365; — *Arch. diplom*, 1861, III, 441; — Bulmerincq, *Rapport*, vo Danemarck, p. 39; — En ce sens v. encore : A. de Domin Petrushevecz, *Précis d'un code du droit international*, art. CXLIII.

(1) Ortolan, *Règles internationales et diplomatie de la mer*, II, 311; — Comp. aussi : H. Bargrave Deane, *op. cit.*, p. 51.

(2) Bulmerincq, *Rapport*, 3e partie, p. 375, et *Projet de règlement in-*

plus ou moins long que l'éloignement des navires a duré. Suivant le savant rapporteur de la Commission internationale des prises maritimes, il faudrait distinguer selon que l'éloignement, motivé par un mauvais temps constaté, a ou non excédé 24 heures ; si oui, le blocus doit être considéré comme levé et il doit être notifié de nouveau ; si non, il doit être réputé n'avoir jamais cessé et les neutres ne peuvent pénétrer dans le port sans se rendre coupables d'une violation de blocus.

Ce système est ingénieux, mais est-il bien pratique? On peut en douter. Un navire qui, dans les 24 heures de la tempête, arrivera devant le port actuellement libre, ne saura, en effet, s'il a ou non le droit de pénétrer dans la place, car il ignorera toujours la cause de la disparition de la flotte; sans doute, il saura généralement qu'une tempête a eu lieu, mais ce qu'il ne saura jamais, c'est si cette tempête seule a eu pour effet l'éloignement des vaisseaux belligérants (1).

Une restriction d'un autre genre a été apportée à la théorie anglaise par le publiciste espagnol Antonio Riquelme. Celui-ci distingue, suivant la distance à laquelle les bâtiments bloquants se sont retirés : « Une tempête, dit-il (2), peut entraîner la levée d'un blocus, mais pour

ternational des prises maritimes, § 43. — Halleck (*International law*, ch. 23, § 5) et Calvo (*op. cit.*, § 1172, II, 559) avaient déjà soutenu l'idée sur laquelle ce système repose, mais ils ne lui avaient pas donné la précision nécessaire, en négligeant de fixer la durée de l'absence.

(1) La commission de l'Institut siégeant à Wiesbaden les 4, 5 et 6 septembre 1881 a repoussé le système proposé par le rapporteur, M. Bulmerincq ; elle a, en effet, déclaré que le mauvais temps ne faisait jamais disparaître le blocus, quelle que fût la durée de l'éloignement de l'escadre (*Revue de droit international*, 1882, p. 207 et suiv.).

(2) Riquelme, *Élementos de derecho publico internacional*, lib. I, tit. 2, cap. 18.

cela il faut que l'escadre chargée de le maintenir se soit éloignée à une distance telle que l'on ait perdu de vue tous les bâtiments dont elle se compose. »

3.—Les différents systèmes que nous venons d'exposer sont, pour la plupart, des opinions personnelles aux publicistes ; aucune d'elles ne nous indique le droit positif sur la matière. Le droit positif a, en effet, adopté à cet égard des principes plus simples et aussi plus rationnels. Les traités ont tous décidé virtuellement que le blocus cessait d'exister dès que l'escadre de blocus se retirait par suite de tempête ou de quelques autres accidents de navigation : exigeant, tacitement d'abord, puis d'une manière de plus en plus claire, que le blocus soit réel, ils devaient admettre, par une conséquence toute naturelle, que dès que l'investissement n'existait plus, il n'y avait plus de blocus.

Cette règle du droit conventionnel se retrouve dans les lois intérieures de plusieurs États européens. Le décret prussien du 14 avril 1864 et les règles russes de 1869 (art. 99) déclarent que le blocus n'est plus effectif lorsque les bâtiments s'éloignent pour quelque motif que ce soit, et les instructions complémentaires françaises de 1870 (§ 11) exigent aussi que les navires bloquants se trouvent devant la place d'une manière permanente : « Le blocus n'existant qu'à la condition d'être effectif, disent-elles, si les forces navales françaises étaient forcées, par une circonstance quelconque, de s'éloigner du point bloqué, les navires neutres recouvreraient le droit de se rendre sur ce point. Dans ce cas, aucun croiseur français ne serait fondé à les entraver sous prétexte de l'existence antérieure du blocus, s'il a d'ailleurs la connaissance certaine de la cessation ou de l'interruption de ce blocus. Tout blocus levé ou interrompu doit

être rétabli et notifié de nouveau dans les formes prescrites (1). »

Cette doctrine a été encore défendue par un certain nombre de publicistes contemporains (2), et nous n'hésitons pas à nous y rallier.

Elle est d'abord en harmonie avec les règles générales du droit. D'après ces règles, en effet, les conséquences du sort et de la fortune inconstante de la guerre doivent être supportées par la partie qui en est frappée et non pas par les tiers qu'elles ne touchent en aucune manière.

Elle est de plus conforme aux principes spéciaux de la matière. Le droit de blocus étant une exception à la règle générale qui garantit aux neutres la liberté de leur commerce maritime, il faut toujours, à ce sujet, interpréter les point douteux en faveur des neutres.

Les systèmes contraires ne sont-ils pas d'ailleurs en contradiction complète avec le principe international qui exige la réalité du blocus ? Dire qu'un blocus subsiste après que l'investissement de fait a cessé par quelque accident de mer, interdire à des neutres l'entrée d'un port actuellement libre par la raison que ce port a été antérieurement investi, alors qu'il n'existe plus autour de cette place un seul croiseur qui puisse leur notifier l'existence du blocus, n'est-ce point en vérité revenir à la théorie fu-

(1) Cette théorie est aussi appliquée par l'Espagne : Le règlement du 26 novembre 1864, sur le blocus des ports ennemis, renferme en effet un art. 2 ainsi conçu : « Comme le blocus doit être effectif et constant » pour qu'on le considère comme valable, si la tempête ou d'autres circonstances séparaient les vaisseaux bloquants de l'entrée du port » investi, les navires neutres qui entreraient ou sortiraient pendant » l'absence de l'escadre ne pourraient pas être considérés comme ayant » violé le blocus. » (Négrin, *Tratado elemental de derecho internacional maritimo,* append. XXIII, p. 462.)

(2) V. Hautefeuille, *op. cit.*, II, 200 ; — Gessner, *op. cit.*, p. 209 ; — Vidari, *Travaux préliminaires à la session de la Haye* (1874-75) ; *Revue de droit international,* 1875, p. 609.

neste des blocus fictifs et porter une sérieuse atteinte au principe de la liberté des mers ? Sans doute le blocus a été au début effectif et partant obligatoire, mais il ne s'en suit pas qu'il doive toujours rester obligatoire même quand il a cessé d'être effectif. Reconnaître qu'un blocus ne peut exister sans être réel, n'est-ce pas reconnaître forcément qu'il cesse d'exister dès qu'il n'est plus réel ?

Ces arguments suffisent pour réfuter la doctrine anglaise relative au blocus *de facto ;* ils suffisent également pour repousser cette même doctrine en ce qui concerne le blocus par notification accompagnée du fait. En effet, prétendre qu'un blocus notifié est présumé continuer tant que la nouvelle officielle de la levée n'a pas été reçue par les neutres, c'est admettre implicitement qu'un blocus peut exister sans qu'il y ait un investissement de fait ; et reconnaître à la notification qui a annoncé l'établissement du blocus un effet indépendant de la présence réelle des forces bloquantes, qu'est-ce autre chose que soutenir la validité des blocus fictifs ?

Nous concluons donc. Les blocus fictifs étant illégitimes, un blocus n'est obligatoire que s'il est effectif et que tant qu'il reste effectif. Le droit disparaît dès que le fait cesse lui-même d'exister. Sans doute, la nation qui a notifié aux neutres l'établissement d'un blocus doit leur en notifier la cessation ; mais cette notification a pour but unique d'apprendre aux neutres qu'ils peuvent sans danger faire des expéditions pour les lieux qui ne sont plus bloqués, elle n'est point nécessaire pour que le blocus prenne fin : c'est le fait matériel de la présence ou de l'absence des forces bloquantes qui seul détermine si le blocus existe ou s'il a cessé d'exister.

SECTION IV

DES LIEUX QUI SONT SUSCEPTIBLES DE BLOCUS

Les blocus pacifiques étant illégitimes, on ne peut bloquer que les lieux appartenant à un ennemi. Mais, faut-il que ces lieux appartiennent définitivement à la nation que l'on combat, ou bien suffit-il qu'ils soient occupés momentanément par elle ? En d'autres termes, un peuple pourrait-il bloquer ses propres ports qui seraient tombés au pouvoir de son adversaire ?

La question s'est présentée en France pendant la guerre de 1870-71. Les ports de Rouen, Dieppe et Fécamp étant occupés par les armées allemandes et d'autres ports français étant aussi menacés, le gouvernement de la Défense nationale notifia aux États neutres, en décembre, qu'à partir du 13 ces ports seraient tenus en état de blocus par les forces navales françaises et que le blocus serait successivement étendu à tout port français qui serait envahi par les troupes allemandes.

La France trouvait dans l'emploi de ce procédé un double avantage. D'abord, elle se réservait le moyen d'empêcher que, par mer, l'ennemi ne se procurât sur terre des renforts en troupes ou de nouveaux approvisionnements en munitions de guerre, et ensuite elle parvenait par ce blocus à empêcher les Allemands de s'emparer utilement des navires français qui étaient dans les ports occupés, soit en les vendant à des acheteurs qui eussent es-

péré les faire sortir, soit en s'en servant eux-mêmes pour opérer par mer des sorties préjudiciables.

Si ce procédé était avantageux pour la France, était-il du moins légitime? Assurément une puissance ne peut pas *bloquer* ses propres ports, elle ne peut que les déclarer fermés au commerce étranger en vertu du droit de souveraineté qui lui appartient sur son territoire ; mais dans l'espèce pouvait-on en vérité considérer comme français ces différents ports occupés par les armées allemandes ? *En droit*, certes, Rouen, Fécamp et Dieppe étaient encore villes françaises, mais *en fait* ils étaient bien plutôt villes prussiennes : Le gouvernement français avait perdu tout droit d'action sur ces ports, et le gouvernement allemand avait réuni dans ses mains tous les pouvoirs d'un souverain et pouvait seul y faire exécuter ses volontés. La France, d'ailleurs, n'était-elle pas en droit d'employer contre son ennemi tous les moyens de guerre dont elle pouvait disposer? Sans doute cette mesure de guerre qu'on appelle blocus ne porte pas seulement préjudice au belligérant, elle nuit encore aux neutres ; mais ne voit-on pas que dans notre hypothèse il n'en devait pas être ainsi ? Alors même qu'il n'y aurait pas eu blocus, le commerce neutre n'en aurait pas moins cessé avec les ports au pouvoir de l'ennemi: ces ports étant occupés militairement et soumis au droit de butin des troupes allemandes, bien peu de commerçants eussent été assez osés pour continuer des relations avec eux. Enfin, ajouterons-nous, si en vertu du droit terrible de la guerre on peut bombarder et démolir ses propres places pour en déloger l'ennemi, on doit *a fortiori* pouvoir les bloquer (1).

Nous permettons donc à un belligérant de prononcer le

(1) *Comp.* Dahn, *Journal pour l'armée et la marine allemandes*, tome V, p. 121, 122 ; — Perels, *op. cit.*, § 52, p. 288-290.

blocus de ses propres ports, lorsqu'ils sont occupés par l'ennemi ; nous n'irons pas toutefois jusqu'à l'autoriser à bloquer les villes des États neutres qui seraient au pouvoir de son adversaire. En agissant ainsi il violerait cette règle de bon sens que les mesures de guerre ne peuvent exister qu'entre deux gouvernements en guerre l'un contre l'autre. C'est pourquoi, nous désapprouvons sans réserve le décret russe du 15 mars 1806 qui bloquait « tous les ports et toutes les côtes du golfe Adriatique qui appartiennent aux Français *ou aux États neutres et qui sont occupés par les Français* ».

Ainsi, on peut bloquer le littoral ennemi ou le littoral national occupé par l'ennemi; mais, est-il permis de mettre en état de blocus ce littoral *tout entier?*

Le blocus étant un moyen de réduire son adversaire par la famine, il va de soi que ce but sera atteint d'autant mieux que le blocus sera plus étendu. L'investissement de toute une étendue de côtes est donc conforme à l'idée même du blocus.

Mais nous avons vu qu'un blocus n'est légitime qu'autant qu'il est effectif c'est-à-dire maintenu par un nombre de vaisseaux suffisant pour intercepter toute communication avec le lieu bloqué. Le blocus de toute une côte étant un blocus au même titre que le blocus d'un port déterminé, il faut par suite le soumettre à ce principe et ne l'autoriser qu'autant qu'il sera effectif, dans le sens que nous avons donné à ce mot.

Cette règle limite donc considérablement le droit des belligérants de bloquer un littoral entier, car bien rarement une puissance aura une force maritime suffisante pour pouvoir réellement écarter de la côte tout navire qui tenterait d'y aborder. Nous ne croyons pas cependant qu'il faille pour cela, comme Gessner l'a fait (1), « mettre en

(1) Gessner, *op. cit.*, p. 212.

doute ou du moins passer sous silence la légitimité d'un blocus mis sur une côte entière jusqu'à ce que l'expérience ait démontré qu'un tel blocus est réellement possible ». En effet, si dans l'état actuel des choses la plus grande puissance maritime de l'univers, l'Angleterre, n'a pas assez de vaisseaux pour bloquer tout le littoral d'un grand État, elle en a suffisamment pour isoler complètement un État dont le territoire maritime serait peu étendu (1).

Le droit de bloquer un littoral entier a d'ailleurs été consacré par un certain nombre de traités. La plupart, il est vrai, ne parlent point de cette espèce de blocus qu'ils considèrent sans doute comme irréalisable, mais ceux-ci sont les plus anciens, et cela se comprend car moins l'art maritime est avancé et moins le tir du canon est étendu, plus il y a de chance qu'un blocus ne puisse pas être mis sur toute une étendue de côtes : nous citerons parmi les plus importantes de ces conventions le traité de Nimègue de 1678, celui d'Utrecht de 1713, les deux neutralités armées de 1780 et de 1800, et la fameuse convention de 1801 entre la Russie et l'Angleterre. Telle fut jusqu'à la déclaration de Paris la doctrine généralement admise par le droit conventionnel. La déclaration de 1856, au contraire, suivant en cela les ordonnances françaises et anglaises rendues pendant la guerre de Crimée, a permis expressément le blocus de tout un littoral ennemi. L'Angleterre et la France avaient du reste déjà exprimé ces principes dans leurs ordonnances de 1806, et de même les États-Unis avaient, en 1846, ordonné aux

(1) D'après M. H. Bargrave Deane (*op. cit.*, p. 27), un blocus peut, à la condition d'être effectif, être valablement établi devant la côte entière d'un belligérant ; toutefois une semblable ligne de côtes ne pourrait pas être bloquée, si une portion de côte *neutre* se trouvait intercalée dans ce territoire belligérant.

commandants maritimes « de soumettre à un blocus rigoureux tous les forts, ports, baies, passages à leur entrée et à leur sortie de la côte occidentale du Mexique au sud de San-Diégo ». La déclaration turque du 3 mai 1877 et la plupart des traités conclus depuis 1856 ont également suivi ces principes (1). Il faut toutefois reconnaître que les blocus de côtes entières qui furent décrétés n'ont jamais été que de simples blocus par croisière ou sur papier, lorsqu'ils n'ont pas été restreints à quelques ports déterminés.

Pour bloquer valablement une côte entière il ne faut pas seulement que le blocus en soit effectif, il faut encore que toutes les parties de cette côte soient susceptibles d'être bloquées réellement. Nous touchons ainsi à des questions délicates.

Une côte comprenant des lieux habités, des ports, il faut d'abord se demander si tous les ports peuvent être mis en état de blocus.

Les conventions ne font aucune distinction à cet égard ; dans toutes il n'est fait mention que du blocus d'un port, et par ce mot *port* on doit entendre assurément toute rade, toute baie, tout enfoncement et tout espace d'eau où des bâtiments soit de guerre, soit de commerce peuvent trouver place.

Les lois intérieures et la pratique des nations sont aussi générales : dans la dernière guerre maritime qui s'est produite, en 1880, le Chili a même été jusqu'à bloquer le

(1) V. 27 octobre 1860, Italie et San-Salvador, art. 19 (*Archives diplomatiques*, 1863. I, 1) ; — 9 mars 1861, France et Pérou, art. 19 (*Archives diplomatiques*, 1863, I, 347); — 19 décembre 1862, Danemarck et Venezuela art. 16. (*Archives diplomatiques*, 1870, II, 676); — 3 février 1876, Paraguay et République Argentine, art. 23. (*Archives diplomatiques*, 1876-77, III, 170) ; — *Comp. aussi :* 24 février 1812, France et Prusse, art. 4 (Martens, *Nouveau recueil*, I, 414).

port péruvien de Chorillos, simple port de bains qui ne renfermait que des malades et des convalescents (*Revista de noticias*, n° 13 août 1880).

Une autre doctrine a cependant été soutenue au commencement de ce siècle. Le décret du 21 novembre 1806, signé à Berlin par Napoléon Ier, a déclaré que d'après les principes le droit de blocus ne pouvait s'appliquer qu'aux places fortes (§ 1 du 4e considérant). Ce système, dont l'unique précédent était un traité suédo-hollandais du 16 juillet 1667 qui prévoyait seulement le blocus des « *munimenta, oppida, vel loca prœsidio instructa* » (Dumont, VII, 1e partie, p. 37) (1), fut appliqué par deux fois différentes depuis 1806. En 1848, la Sardaigne prononçait le blocus de Trieste « attendu que cette ville, bien loin de rester exclusivement une ville commerçante, avait voulu être une place de guerre, qu'elle avait été fortifiée par un castel et par plusieurs batteries, qu'elle renfermait une nombreuse garnison et qu'elle avait accueilli dans son port une division de vaisseaux de guerre..... » (Martens et Murhard, *Recueil*, XII, 499) ; et, treize ans plus tard, en 1861, Victor-Emmanuel mettait Gaëte en état de blocus « considérant que la ville et le port de Gaëte étaient une place forte et non une place de commerce » (*Arch. diplom.*, 1861, I, 344.)

Quelques auteurs ont aussi adhéré aux principes que Napoléon avait ainsi mis en avant. M. Lucchesi-Palli notamment a prétendu qu'on ne pouvait pas bloquer les lieux où l'ennemi n'habitait pas et que parmi les lieux habités par l'ennemi on ne pouvait investir que les « *places fortifiées* », et plus récemment, suivant un système analogue, M. D. Field a autorisé les seuls blocus « des

(1) *Idem :* Traité du 26 novembre 1675 entre la Suède et la Hollande (Dumont, VII, part. 1, p. 316).

ports militaires c'est-à-dire des ports fortifiés et des ports occupés par une force militaire supérieure à celle nécessaire au maintien de l'ordre intérieur » (1).

Faut-il admettre cette opinion que M. Lucchesi-Palli justifiait par ce seul argument : « L'objet du blocus doit être de faire la guerre, mais ne doit jamais tendre à empêcher et à troubler le commerce des neutres? » Nous ne le pensons pas. Le blocus, il est vrai, a pour objet de faire la guerre, mais il constitue une mesure de guerre d'un caractère tout particulier : il n'a pas pour but la reddition ou la destruction du lieu bloqué, il tend seulement à entraver le commerce ennemi sans s'attaquer à la ville qui en est le centre, il constitue un moyen de contraindre l'ennemi à la paix en lui faisant sentir les rigueurs de la famine. On voit donc que si le blocus doit pouvoir être établi devant certaines villes, c'est surtout devant les ports de commerce. Restreindre cette mesure d'hostilité aux ports militaires ou fortifiés, ce serait d'ailleurs la rendre inutile ; ainsi envisagée, elle ferait double emploi avec les bombardements qui, d'après la saine raison, ne sont légitimes qu'à l'égard des places fortes. Cette limitation rendrait encore le blocus illusoire à un autre point de vue : un belligérant ne pourrait en aucune circonstance investir une certaine étendue de côtes, et le blocus qu'il établirait devant les ports militaires serait presque sans avantage puisque les communications qui seraient ainsi

(1) Lucchesi-Palli, *Principes du droit plublic maritime* (Trad. Galiani), p. 180 ; — D. Field, *op. cit.*, art. 891, 892 ; — *Comp. aussi* : Hall, *op. cit.*, § 233, p. 555-558.

Cette idée est encore contenue dans un projet présenté le 9 juillet 1870 au Corps législatif français par M. Garnier-Pagès (art. 2) (*Journal officiel* du 10 juillet 1870, p. 1214). — V. aussi dans ce sens : M. Léveillé, *De l'Inviolabilité de la propriété privée des belligérants sur mer*, Paris, 1863, p. 5, note 1 ; M. Wollheim da Fonseca, *Der Deutsche Seehandel und die franzosischen Prisen Gerichte*, Berlin, 1873, p. 31-42, 119-127.

interdites, se feraient sans danger par les autres ports restés ouverts. Sans doute, le blocus appliqué aux villes de commerce apportera quelque trouble dans le commerce des neutres, mais on ne doit pas pour cela le considérer comme un acte illégitime. S'il n'en était ainsi, c'est la guerre dans tous ses actes qu'il faudrait proscrire, car quelle est la mesure d'hostilité qui ne touche pas les neutres par contre-coup ! S'il est vrai que les peuples neutres ne doivent pas souffrir de la guerre, s'il est constant que le belligérant ne peut employer aucun moyen de nuire à son ennemi qui frappe directement les nations pacifiques, il n'est pas moins vrai, il n'est pas moins constant que ces nations ont toujours à supporter les conséquences indirectes de la perturbation résultant de la guerre et de l'emploi fait par le belligérant des moyens légitimes et directs de nuire à son adversaire ; or, le blocus établi même devant des ports non fortifiés, s'il est effectif et s'il n'est pas accompagné des droits de prévention et de suite, est un de ces moyens légitimes et directs de nuire à l'adversaire, il n'atteint les neutres qu'accidentellement. « Cette interruption du commerce, écrit fort justement Ortolan (1), est assurément sans doute fâcheuse pour les intérêts des puissances étrangères à la guerre, mais les droits de ces puissances n'en sont nullement lésés ; ce n'est pas la faute du belligérant si ses opérations militaires contre l'ennemi se trouvent en collision avec les opérations commerciales des sujets neutres avec ce même ennemi ; et ces dernières opérations doivent évidemment, suivant les principes de la neutralité, céder tout à fait aux premières. » Avec ce système de limitation du blocus, on arriverait du reste à des conséquences absurdes. Les puissances, qui par l'infériorité de leurs forces navales

(1) Ortolan, *op. cit.*, II, 300.

seraient exposées à des attaques de ce genre, n'auraient en effet qu'à raser leurs côtes et détruire toutes leurs fortifications pour rendre nulle toute espèce de blocus maritime ! « Si, dit Hautefeuille (1), on ne peut bloquer c'est-à-dire soumettre à une opération de guerre fort mitigée, à une espèce de conquête restreinte les lieux non fortifiés, à plus forte raison doit-il être défendu de les attaquer de vive force, d'en faire la conquête entière, complète : il en résultera par suite que les peuples, même faibles, mais séparés des autres par de vastes mers, ou habitant les îles, pourront se permettre toutes les injustices possibles sans craindre la répression. »

Malgré ces raisons qui rendent inadmissible l'idée de restreindre les blocus aux places fortifiées, celle-ci paraît cependant avoir beaucoup préoccupé les dernières réunions scientifiques internationales : Proclamée par Cobden en 1862 dans une lettre au président du tribunal de commerce de Manchester, cette règle fut en effet exprimée sous forme de vœu par la conférence internationale de commerce réunie au Caire en novembre 1869 (2). Elle fut, il est vrai, repoussée par le congrès de Naples en 1871 (3), mais elle fut de nouveau défendue avec énergie en 1876 à la réunion d'Anvers par M. Sheldon-Amos (4), et par M. Westlake en 1875 et en 1877 aux sessions de l'Institut de droit international tenues à La Haye et à Zurich (5). M. Westlake a même été jusqu'à soutenir que l'interdiction du blocus des ports de commerce était le seul moyen de faire admettre par le droit international

(1) Hautefeuille, *op. cit.*, II, 199.

(2) *Revue de droit international*, 1870, p. 317.

(3) *Revue de droit international*, 1873, p. 510.

(4) *Revue maritime et coloniale*, LV (1877), p. 431.

(5) *Revue de droit international*, 1875, p. 677 ; — *Annuaire de l'institut de droit international*, 1878, p. 88, 89.

le respect de la propriété privée ennemie : « Tant que des blocus commerciaux seront permis, a-t-il dit, la proposition même du respect de la propriété privée ennemie sur mer ne changerait guère la situation en ce qui concerne la protection effective du commerce belligérant, tandis qu'elle empirerait décidément la position du commerce neutre. » Nous ne croyons pas que cela soit bien exact, car le publiciste anglais paraît raisonner en supposant que le belligérant a le droit de saisir un navire en pleine mer par cela seul qu'il fait voile vers un port bloqué et rien n'est plus contraire aux principes de la saine raison que cette supposition. Les idées de M. Westlake n'ont point d'ailleurs été approuvées par le congrès ; on a fait remarquer, non sans quelque raison, que cette proposition d'interdire les blocus commerciaux ne les interdisait nullement en réalité : « Cette règle, a-t-on dit, ne pourrait être appliquée que si chaque vaisseau marchand se préparant à entrer dans un port de commerce d'un des belligérants était visité par un bâtiment de guerre de l'adversaire pour constater s'il porte ou non de la contrebande de guerre (jamais en effet un belligérant ne permettrait le trafic de ces objets) ; il faudrait dès lors que devant chaque port d'un belligérant fussent postés des navires de guerre, absolument comme pour un blocus. »

Ce que nous venons de dire relativement aux blocus des ports de commerce, nous pouvons le dire également des endroits de la côte ennemie qui ne sont pas habités. Ces endroits peuvent être valablement bloqués ; en résulte-t-il toutefois que les fleuves et les rivières puissent être mis en état de blocus ?

Ce point de droit présente une double face : il y a des fleuves ou rivières qui traversent le territoire d'un seul État, et il y en a d'autres qui arrosent plusieurs États ou

dont les deux rives appartiennent à deux peuples différents.

Quant aux premiers il va sans dire qu'ils ne peuvent pas être bloqués, si l'État riverain n'est pas en guerre avec la puissance qui veut établir le blocus, puisqu'on ne peut bloquer que le territoire d'une nation *ennemie*. La question ne se pose donc réellement que si l'État qu'ils traversent se trouve engagé dans une guerre ; en pareil cas, ces fleuves peuvent sans contredit être assujettis à un blocus, car ils sont, dans toute leur étendue, toujours soumis à la puissance de l'État riverain, soit qu'on les envisage comme faisant partie intégrante du territoire qu'ils longent, soit qu'on les regarde comme étant seulement le prolongement de la mer territoriale de cet État. Ces cours d'eau qui s'enfoncent ainsi dans les terres ne sont-ils point d'ailleurs de véritables ports, ne différant des ports ordinaires — dont le blocus est certainement permis — que par leur étendue plus considérable ?

La difficulté est grande au contraire, lorsqu'il s'agit des fleuves ou des rivières qui passent à travers plusieurs États ou dont les rives sont la propriété de deux nations différentes.

Il ne peut pas cependant y avoir discussion pour un certain nombre de ces fleuves *communs* ou *internationaux*, car des conventions spéciales sont intervenues à leur sujet pour autoriser la navigation même en temps de guerre et empêcher ainsi les belligérants d'établir des blocus. Nous citerons dans ce cas le Rhin, le Parana et l'Uruguay.

En ce qui concerne le Rhin, la question ne fut toutefois tranchée qu'implicitement. Le 15 août 1804 (1), en effet, époque à laquelle les embouchures du Rhin appartenaient aux Français, un traité fut conclu entre la France

(1) Martens, *Recueil*, VIII, 261.

et l'Empire germanique, qui déclarait que si la paix venait à être rompue « le prélèvement de l'octroi n'en continuerait pas moins régulièrement, que les personnes et les embarcations attachées à l'administration de cet octroi seraient traitées comme neutres et que l'on donnerait des sauvegardes aux caisses publiques et aux bureaux de perception ». Cette disposition, qui fut omise dans les traités de 1815 mais qui se retrouve dans la convention de Mayence du 31 mars 1831 (art. 108) (1), établissait ainsi le droit de naviguer sur le Rhin en temps de guerre ; mais elle manquait de précision, car ce droit de naviguer en temps de guerre ne résultait que tacitement du fait que l'octroi continuerait à être perçu. Néanmoins, elle fut appliquée en ce sens en 1866, pendant la guerre austro-prussienne à laquelle prirent part quatre États riverains du Rhin : au début de cette guerre l'autorité de Coblentz interprétant la convention de 1831 d'une façon libérale annonça que les bâtiments de commerce pourraient continuer à circuler sur le fleuve, pourvu qu'ils se soumissent au contrôle des commandants militaires. Cette notification resta, il est vrai, lettre morte ; et c'est en rappelant les violences réciproques des belligérants qu'en 1868 la Hollande fut d'avis de reconnaître d'une manière générale le principe de la neutralisation de la navigation du Rhin. La commission de Manheim ne se crut pas autorisée à traiter cette question, et la convention du 15 octobre 1868 (2) resta muette à son sujet.

Le blocus des fleuves communs a été interdit d'une manière plus explicite à l'égard de deux autres cours d'eau : les fleuves américains le Parana et l'Uruguay. Une con-

(1) Martens, *Nouveau recueil*, IX, 252.

(2) *Comp.* Ed. Engelhardt, *Du régime conventionnel des fleuves internationaux*, 1879 ; p. 174, 175.

vention, signée le 10 juillet 1853 entre la Confédération Argentine, les États-Unis, l'Angleterre et la France (1), disposa que, dans le cas où la guerre éclaterait entre quelques-uns des États limitrophes du Rio de la Plata, la navigation du Parana et de l'Uruguay resterait libre pour tous les pavillons.

Ces traités sont les seuls qui soient intervenus sur la matière ; aucune convention n'a prévu pour les autres fleuves le point qui nous occupe.

C'est ainsi que le traité du 23 mai 1840 entre l'Espagne et le Portugal (2), qui dans son art. 12 stipulait « qu'il ne pourrait être mis embargo, ni exercé de confiscation sur les barques et les objets déposés ou transportés par le Douro jusqu'au moment de la déclaration de guerre », ne permettait pas de conclure au maintien de la liberté de navigation en temps de guerre.

La question est de même restée entière pour un des fleuves les plus importants de l'Europe, le Danube. En effet, le traité de Paris du 31 mars 1856 a posé le principe de la liberté de navigation du Danube en temps de paix, mais il n'a pas prévu le temps de guerre si ce n'est pour déclarer neutres « les seuls ouvrages et établissements de toute nature créés par la commission européenne » (article 21, acte signé à Galatz le 2 novembre 1865). Les riverains belligérants de ce fleuve ont donc, au point de vue du droit positif, le droit incontesté d'interdire le passage à tous bâtiments. C'est ce que l'Empire ottoman a fait en 1877 dans sa guerre avec la Russie : « Le Danube étant considéré comme ligne de défense, disaient les instructions turques du 29 avril (3), les règles concernant le

(1) *Annuaire des Deux-Mondes*, 1853-54, p. 947.
(2) Martens, *Nouveau recueil général*, I, 98.
(3) Martens, *Recueil*, 2e série, III, 199.

commerce des neutres en mer ne peuvent y recevoir leur application. En conséquence, le commandant des forces est libre de prendre telles mesures qu'il croira convenable pour les opérations militaires : il a notamment le droit d'interdire la navigation. » La Russie n'agit point d'une autre manière. La libre navigation fut interrompue le 27 avril 1877 par ordre du grand-duc Nicolas « pour éviter au commerce tout préjudice possible », et au mois de juillet de la même année cette puissance bloqua le Danube en faisant couler dans la passe de Soulina trois navires chargés de pierres (1). Cet état de choses souleva d'abord l'indignation des Autrichiens, si intéressés à la libre navigation du Danube. Une interpellation fut faite à ce sujet au parlement hongrois, mais elle n'eut pas de suite. Le ministre président, M. Tisza, adoptant en cela les idées du comte Andrassy (dépêche du 6 mai 1877 aux représentants de l'Autriche à Saint-Pétersbourg et à Constantinople), considéra comme parfaitement légitimes les actes accomplis par les belligérants : « Les transactions internationales de 1815 et de 1856, disait-il, n'impliquent point la neutralité absolue du fleuve. Ces déclarations n'ont eu en vue que l'état de paix, et il n'est pas admissible qu'en cas de guerre déclarée elles puissent entraîner l'interdiction de toute opération militaire sur le cours inférieur et sur les deux rives du Danube. » « Les devoirs de neutralité, ajoutait-il, interdisent à l'Autriche de faire prévaloir le droit de libre navigation sur les mesures qui pourraient être prises par les belligérants dans l'intérêt de leurs opérations militaires ; l'Autriche n'a qu'un droit, celui d'empêcher que les entraves mises à la navigation s'étendent au delà des limites qui leur sont tracées dans le

(1) La notification de cette mesure aux puissances neutres se trouve rapportée dan *l'Année maritime* de 1877, p. 49.

présent par les nécessités de la guerre et subsistent après la cessation des hostilités (1). » Ces mesures, qui furent édictées par les belligérants, et contre lesquelles les traités danubiens ne permettaient pas de protester, durent cependant causer un grave préjudice à l'Autriche, si l'on en juge par la conduite que le représentant de cet État a tenue au congrès de Berlin. Dans la séance du 2 juillet 1878, M. de Haymerlé proposa, en effet, de *neutraliser* le Danube, afin d'empêcher dorénavant tout blocus de ce fleuve et de permettre la navigation en temps de guerre. Cette proposition fut repoussée comme étant en dehors de la tâche du congrès, et le traité de Berlin ne posa aucun principe nouveau sur ce point (2).

Les procédés qui ont été appliqués en 1877 étaient-ils bien conformes aux principes du droit des gens ? La Russie avait-elle le droit de bloquer un fleuve qui, comme le Danube, touchait à plusieurs États dont quelques-uns étaient neutres ?

Avant le traité de Berlin de 1878, les embouchures du Danube appartenaient entièrement à l'Empire ottoman, depuis ce traité elles forment la limite de deux nations indépendantes, la Russie et la Roumanie ; ce fleuve peut donc parfaitement servir à l'examen de notre double question.

Nous raisonnerons d'abord sur l'hypothèse d'un fleuve

(1) Cette restriction que l'Autriche apportait ainsi aux droits des belligérants fut admise par ces derniers, car ils déclarèrent n'interrompre la navigation du fleuve que durant le temps exigé absolument par les opérations militaires (Ukase russe du 24 mai 1877, art. 7 ; — dépêche du 30 avril 1877, du prince Gortchakoff à l'ambassadeur de Russie à Vienne ; — lettre du 9 juin 1877, du ministre des aff. étr. de Turquie à l'ambassadeur d'Angleterre à Constantinople).

V. sur toute cette question : L'*Année maritime*, 1877, p. 15, 47 et suiv. ; — *Revue de droit international*, 1878, p. 31 et suiv.

(2) Congrès de Berlin, *Protocole* XI (Martens, *Nouveau recueil*, 2e série, III, 371, 372).

dont les embouchures sont tout entières dans le territoire d'un belligérant, mais qui dans sa course traverse plusieurs États neutres (1).

Au premier abord, il semble que rien ne doit empêcher le belligérant de bloquer les embouchures de ce fleuve, puisque ces embouchures constituent un territoire ennemi et que l'on peut bloquer le territoire d'une nation avec qui l'on est en guerre (2). La question n'est cependant pas aussi simple ; le problème est justement de savoir si on peut déclarer en état de blocus toutes les parties du territoire belligérant : sans doute on ne peut bloquer que le territoire ennemi, mais peut-on bloquer tout ce territoire ennemi ? Certes, on peut bloquer une *ville,* un *port,* parce que ces points appartiennent en propriété à l'ennemi. Mais, les *fleuves* COMMUNS sont-ils aussi la propriété de l'ennemi, lui appartiennent-ils exclusivement ? n'appartiennent-ils pas plutôt à tous les riverains ? ne sont-ce

(1) La question ne se pose pas pour un fleuve dont les embouchures font entièrement partie d'un État neutre, mais qui dans sa course traverse le territoire belligérant. Dans ce cas, la nation ennemie ne pourra point bloquer la partie belligérante du fleuve, alors même qu'on assimilerait les embouchures du fleuve à la mer territoriale. En effet, si des vaisseaux belligérants peuvent passer sur la mer territoriale d'un neutre, c'est à la condition de ne commettre dans les eaux amies aucun acte hostile ; or les bâtiments qui doivent traverser la portion neutre du fleuve pour bloquer la portion ennemie seront nécessairement obligés de faire leurs opérations de blocus, de stationner sur cette partie neutre, ce qui constitue assurément un acte hostile puisque le blocus est une mesure de guerre.

(2) En 1854, pendant la guerre entre la Russie et la Turquie, la France et l'Angleterre, les commandants des flottes de ces deux dernières puissances établirent le blocus des bouches du Danube communiquant avec la mer Noire, dans le but d'empêcher le transport des provisions dans les ports russes situés sur ce fleuve ; en conséquence, ils défendirent aux navires de toutes les nations neutres d'entrer dans le fleuve. En 1870, au contraire, l'amiral français Fourichon n'étendit pas le blocus des côtes septentrionales de l'Allemagne à l'embouchure de l'Ems, parce qu'il n'aurait pu le faire sans violer la neutralité des Pays-Bas (Cf. Perels, *op. cit.*, § 48, p. 274).

pas plutôt des voies de communication qui appartiennent à l'humanité ?

Le blocus d'un fleuve commun, s'il était permis, amènerait des conséquences désastreuses. Par là, le belligérant défendrait aux neutres de pénétrer sur le fleuve ennemi et, pour rendre cette interdiction sérieuse, il serait conduit à prohiber aussi les communications maritimes avec la partie de ce fleuve qui appartient aux nations pacifiques, de sorte qu'en réalité il ne bloquerait pas seulement une partie du territoire belligérant, il investirait encore un territoire neutre ; or, cela est-il possible ? Si la guerre peut autoriser certaines restrictions aux droits des neutres dans leurs rapports avec les parties belligérantes, elle ne peut assurément atteindre les neutres dans leurs relations réciproques : les devoirs de la neutralité obligent seuls les neutres à ne pas communiquer avec le belligérant bloqué, et il ne peut pas s'agir de ces devoirs dans les rapports des neutres entre eux.

Si le belligérant qui bloque un port, une place de guerre (points parfaitement déterminés et circonscrits) a des droits contre les neutres qui veulent violer le blocus, c'est qu'ils veulent violer le blocus pour ravitailler le lieu bloqué et qu'en ce faisant ils se mettent en une sorte d'état d'hostilité — quant à ce fait seulement — vis-à-vis du bloquant. Mais le navire d'un neutre, riverain ou autre, qui navigue sur un fleuve pour se rendre où l'appellent ses intérêts, loin du théâtre de la guerre, peut-on voir dans sa navigation l'apparence d'un acte d'hostilité ? peut-on lui interdire le passage, à lui, navire d'un ami ? Bloquer les embouchures d'un fleuve commun nous paraît donc une chose impossible à justifier : ce procédé, s'il est avantageux aux belligérants, cause aux neutres un préjudice trop considérable.

C'est d'ailleurs l'opinion du plus grand nombre des publicistes. Ceux-ci, cherchant à concilier les intérêts des neutres et ceux des nations en guerre, soutiennent en effet une doctrine qui peut se résumer ainsi : autorisant le blocus des embouchures d'un fleuve commun, ils permettent au bloquant d'interdire l'entrée du fleuve aux navires belligérants et neutres qui veulent se rendre dans les villes ennemies riveraines, mais ils lui défendent de fermer aux neutres le passage au préjudice des nations pacifiques auxquelles la rivière conduit. « Les belligérants, dit notamment M. Massé (1), peuvent bloquer l'embouchure d'une rivière; car ils ont le droit de s'emparer du territoire terrestre ou maritime de l'ennemi sans que les neutres soient recevables à contrôler l'exercice de ce droit de conquête. Mais, lorsqu'ils s'emparent d'une propriété ennemie, ils se mettent au lieu et place de l'ennemi et sont dès lors tenus, quant à cette propriété, des mêmes obligations que l'ennemi. Si donc les neutres ont sur les lieux occupés un droit de copropriété ou de servitude, l'occupant est obligé de respecter ce droit. Il suit de là que, si la rivière conduit à des pays avec lesquels les belligérants ne sont pas en guerre, ils ne peuvent interdire le passage au préjudice de ces pays. »

Nous ne pouvons accepter cette doctrine, car elle suppose au blocus un fondement inexact : elle part de cette idée que par le blocus la souveraineté de l'État bloquant se trouve substituée à celle du pays bloqué, or cette idée, nous l'avons vu, n'est nullement conforme aux vrais principes. De plus, à l'inverse de la théorie précédente, cette opinion préjudicie aux droits des belligérants. En effet, ce blocus qu'elle autorise n'empêchera pas en réalité les com-

(1) Massé, *Droit commercial dans ses rapports avec le droit civil et le droit des gens*, éd. 1874, n° 296, I, 255.

munications avec le territoire belligérant; rien ne sera plus facile pour les neutres que d'éluder impunément les prescriptions de l'État bloquant: les navires neutres, munis de papiers faux ou réguliers, mais indiquant comme destination le pays neutre, pénétreront dans le fleuve; et, une fois dans ce fleuve, ils pourront débarquer leurs marchandises dans les ports ennemis qui sont séparés de l'embouchure par une distance supérieure à la portée de la vue. Cela sera très aisé; puisque ces navires ne sauraient être accompagnés jusqu'à leur destination par des bâtiments de la puissance bloquante : si cette puissance pouvait ainsi pénétrer dans la partie du fleuve qui appartient à l'ennemi, elle l'aurait conquise et alors qu'y aurait-il besoin d'établir un blocus à l'entrée de ce fleuve?

Les deux systèmes que nous venons d'examiner sont donc inacceptables l'un et l'autre, le premier parce qu'il constitue une violation des droits des neutres, le second, parce qu'en réalité il ne tient pas compte des droits des belligérants. En présence de ces considérations, un moyen terme nous paraît indiqué. Nous croyons pouvoir concilier ces différents droits en disant, avec M. Engelhardt, que « les bâtiments neutres auront accès dans tous les ports du fleuve commun, sauf dans les ports réellement bloqués » (1). A notre avis donc, les belligérants ne peuvent en aucune façon bloquer l'embouchure d'un fleuve commun, ils ne peuvent investir que chacun des ports ennemis qui se trouvent le long de ce fleuve.

Ces règles doivent être admises également lorsque les deux rivages du fleuve appartiennent à deux États distincts dont l'un seulement est belligérant.

En effet, on conçoit que dans ce cas le belligérant ait intérêt à interdire les communications avec son ennemi.

(1) Engelhardt, Projet de convention, art. 29; *op. cit.*, p. 238.

mais on comprend que l'entrée de cette rivière ne puisse pas être réellement fermée à la navigation : ce fleuve-limite appartenant pour moitié à chacun des États riverains, le belligérant ne peut pas le bloquer efficacement, car s'il peut empêcher le passage du côté de l'ennemi, il est tenu de le laisser libre de l'autre côté.

Telle n'est point cependant la théorie qui a toujours prévalu dans la pratique.

La Grande-Bretagne, notamment, paraît autoriser les blocus de ces sortes de fleuves. Ainsi, en 1799, alors que l'Angleterre bloquait la Hollande, le navire *Frau-Ilsabe* fut capturé sous le prétexte qu'il avait violé le blocus de l'Escaut, et s'il fut relâché ce fut uniquement parce que l'Escaut n'avait pas été déclaré *expressément* en état de blocus : « *Il est possible*, disait à ce sujet W. Scott, *que l'Escaut soit compris dans un blocus*, mais on ne peut pas, en l'absence d'une déclaration expresse, soutenir qu'il le soit nécessairement. » Le même juge appliqua encore cette doctrine en 1805, dans le cas de la *Maria*. L'embouchure du Weser étant bloquée, sir W. Scott soutint alors que *le commerce de Brême, quoique neutre, ne pouvait se faire par ce fleuve :* c'était, il le reconnaissait, un grave inconvénient pour la ville neutre qui n'avait pas d'autre débouché sur la mer, mais cela dépendait de sa position et de l'état de guerre.

La jurisprudence américaine a au contraire prohibé le blocus des fleuves-limites. C'est ce qui ressort d'un jugement rendu en 1866 par le grand juge Chase dans l'affaire du *Peterhoff*. Ce navire, de nationalité anglaise, expédié pour le port neutre de Matamoros, situé sur l'une des rives du Rio-Grande au Mexique, fut en effet saisi sous le prétexte que l'embouchure du Rio-Grande était bloquée, mais il fut aussitôt relâché par la raison que cette embou-

chure n'était pas de fait comprise dans le blocus de la côte rebelle et qu'elle n'aurait même pas pu y être expressément comprise. « Nous ne connaissons aucun cas, disait le juge américain, où un belligérant ait tenté de bloquer l'embouchure d'un fleuve occupé d'un côté par des neutres, ni aucun cas où un blocus de ce genre ait été reconnu comme valable par un tribunal jugeant conformément au droit des gens (1). »

La question des détroits et canaux, dont les rives appartiennent à des nations distinctes, ou dont les rivages sont tous deux dans le pays ennemi mais qui aboutissent à des mers communes, doit être résolue d'après les mêmes principes. Un belligérant ne pourra donc pas bloquer l'entrée de ces voies de communication, il sera seulement autorisé à investir réellement les différents ports qui se trouvent sur la côte ennemie.

Cette solution s'explique peut-être mieux encore à l'égard des *détroits* qu'à l'égard des fleuves et rivières. En effet, tandis que ceux-ci sont peut-être dans un certain sens la propriété des riverains, les premiers n'appartiennent véritablement à personne : ils sont une partie de la pleine mer. « Ces grandes voies commerciales, dit très justement Calvo (2), que la Providence a créées pour faciliter les échanges, rapprocher les peuples les uns des autres, et développer ainsi la civilisation, constituent un patrimoine commun dont la jouissance doit être accessible à tous et ne saurait être à aucun titre monopolisée ni restreinte au profit d'une seule nation. »

Cette considération n'est vraie, toutefois, qu'autant que le détroit dépasse en largeur 6 milles marins. S'il n'avait point cette largeur, il formerait la mer territoriale des rive-

(1) *Comp.* Calvo, *op. cit.*, 3e édit., § 2602, IV, 127.
(2) Calvo, *op. cit.*, § 198, I, 314.

rains, et serait soumis à la souveraineté de ceux-ci. Cette voie de communication ne serait pas pour cela susceptible de blocus, car les arguments que nous avons présentés en ce sens, relativement aux fleuves et aux rivières, restent toujours applicables (1). On pourrait cependant autoriser le blocus, si ce détroit aboutissait à des mers dont les rivages appartiennent aux riverains du détroit ou à son ennemi : dans ce cas, les principes (2) ne s'opposent nullement à cet investissement. En 1828, par une ordonnance des 6-18 octobre (3), la Russie mit les Dardanelles en état de blocus; mais, en 1877, elle observa de tout autres principes. Répondant à une note de l'Angleterre, cette puissance déclara qu'elle ne bloquerait ni le Bosphore, ni même les Dardanelles : « Quoique les deux rives appartiennent au même souverain, disait-elle (4), les détroits forment le débouché exclusif de deux vastes mers où tout le monde a des intérêts. » Le traité de San-Stefano du 3 mars 1878 est venu sanctionner cette dernière opinion, en décidant d'une manière générale dans son art. 24 que « le Bosphore et les Dardanelles resteraient ouverts en temps de guerre comme en temps de paix aux navires marchands des États neutres, arrivant des ports russes ou en destination de ces ports ».

(1) Il existe toutefois une différence entre les détroits larges d'au moins 6 milles et ceux n'ayant point cette largeur; les premiers ne peuvent jamais être bloqués car ils sont la pleine mer, c'est-à-dire un territoire neutre; les autres, au contraire, comme nous le verrons, peuvent être bloqués dans certains cas exceptionnels.

(2) Le Bosphore et les Dardanelles reliant une mer commune, la Méditerranée et des mers enclavées, la mer de Marmara et la mer Noire, une flotte russe pourrait se poster devant ces détroits et sur la Méditerranée pour empêcher de pénétrer dans les mers enclavées ; mais elle ne pourrait pas s'établir sur la mer Noire, car alors elle fermerait les communications avec la haute mer.

(3) *Annuaire Lesur*, 1828, append. p. 126.

(4) Le prince Gortchakoff, à l'ambassadeur de Russie à Londres, 18 mai 1877 ; *Revue de droit international*, 1878, p. 32.

Les *voies artificielles*, comme le canal de Suez et le canal interocéanique, étant creusées sur le territoire d'un ou de plusieurs États, une nation qui se trouverait en guerre avec ces États pourrait-elle néanmoins bloquer ces voies de communication?

Nous croyons que, sur cette question, comme sur celle des détroits larges de moins de 6 milles marins, la solution ne saurait être absolue : tout doit dépendre de la position géographique de chaque détroit ou canal. Lorsque ces voies sont situées de telle façon qu'en les bloquant on ne détruit pas entièrement, comme pour les fleuves, la navigation avec un endroit neutre, mais qu'on la *rend seulement plus difficile et plus longue,* le blocus des bouches du détroit ou du canal doit être autorisé. Le blocus doit être, au contraire, interdit, quand il conduit à rendre *absolument impossible* pour certains États neutres la navigation vers d'autres pays neutres, autrement dit quand il entraîne le blocus de certains territoires non engagés dans la guerre.

Faisant application de ces idées, nous permettrons donc de bloquer le canal de Suez ; en effet, le blocus de ce canal ne ferme pas complètement le bassin de la Méditerranée aux nations asiatiques, il leur rend seulement l'accès de ce bassin plus difficile; ces nations, pour y pénétrer, devront contourner toute l'Afrique.

Telle est l'opinion que sir Travers Twiss émettait en mai 1879, dans une lettre qu'il écrivait à cet égard à M. Martens : « En supposant, disait-il, que la puissance territoriale soit en guerre avec une forte puissance maritime, son adversaire aura le droit d'établir un blocus du canal de Suez, et même de faire un débarquement hostile pour en détruire les travaux.» Mais, ajoutait-il, ce blocus pourra avoir des conséquences désastreuses : « Le

cas échéant d'une telle guerre, l'interruption possible de la navigation paisible du canal deviendra pour les puissances européennes qui ont des possessions en Orient un motif d'intervenir dans la guerre, et le résultat d'une telle intervention pourra fort bien élargir la sphère de la guerre. » Aussi, pour éviter un semblable résultat, le publiciste anglais proposait-il de *neutraliser* le canal et d'empêcher ainsi tout blocus.

L'idée de cette neutralisation n'est pas nouvelle. En 1838, alors que le percement de l'isthme de Suez n'était encore qu'un projet, le prince de Metternich déclarait qu'un pareil canal devrait être neutralisé par un traité européen, et en 1869 une conférence internationale de commerce réunie au Caire émettait le vœu que « la neutralité du canal de Suez fût reconnue et garantie par toutes les puissances ». Cette idée a même été inscrite dans un acte public : L'acte de concession du percement de l'isthme de Suez a énoncé d'une manière générale « que le canal et les ports en dépendant seraient considérés comme passages neutres ouverts à tous navires sans distinction, exclusion, ni préférence de nationalité ». Mais cette clause n'avait pas le caractère public d'une convention internationale : c'est pourquoi, afin de lui conférer cette autorité, M. de Lesseps, en 1877, durant la guerre turco-russe, proposa à l'Angleterre et par son entremise aux puissances intéressées, « de convenir que la liberté du canal serait assurée à tous les navires de l'État et du commerce, quel que soit le pavillon et sans aucune exception, avec cette réserve que les navires d'État seraient soumis aux mesures que pourrait prendre l'autorité territoriale dans le but d'empêcher le débarquement sur le sol égyptien de troupes et de munitions de guerre. » L'Angleterre refusa son adhésion à ce projet,

elle en prit toutefois occasion pour informer la Russie, la Sublime-Porte et l'Égypte qu'elle se croirait obligée de réagir contre toute tentative de blocus ou d'entrave dirigée contre la navigation du canal. C'est ce qui ressort d'une dépêche du 6 mai 1877 envoyée par le comte Derby à l'ambassadeur de Russie à Londres. Le gouvernement britannique tenait déjà ce langage en 1876; à l'assemblée générale d'actionnaires du canal de Suez à Paris, il faisait en effet la déclaration suivante : « Toute tentative de bloquer ou entraver par un moyen quelconque le canal ou ses approches serait envisagée par le gouvernement comme une menace pour l'Inde et comme un grave dommage pour le commerce du monde. En vertu de ces deux considérations, tout acte semblable, dont le gouvernement de S. M. espère et croit qu'aucun des deux belligérants ne voudrait le commettre, serait incompatible avec le maintien par le gouvernement de S. M. d'une attitude de neutralité passive. » Ces espérances de la Grande-Bretagne ne furent pas déçues, car la Russie, en guerre contre la Porte, déclara le 18 mai 1877 (le prince Gortchakoff à l'amb. russe à Londres) : « Le cabinet impérial ne veut ni bloquer, ni interrompre, ni menacer en rien la navigation du canal de Suez. Il la considère comme une œuvre internationale intéressant le commerce du monde et qui doit rester hors de toute atteinte. »

On comprend parfaitement que les nations reculent ainsi à bloquer ce canal, attendu que ce blocus compromettrait gravement les intérêts des États neutres, eu égard à leurs capitalistes qui ont des fonds considérables dans les travaux du canal, et à leurs marchands dont le commerce est lié à l'usage libre de la grande voie navigable entre les deux mers. Mais, il faut le remarquer, il

n'existe aucun traité général défendant le blocus du canal, de sorte qu'une puissance maritime assez forte pour ne pas craindre la résistance des neutres pourrait un jour ou l'autre, si son intérêt l'exigeait, interdire le passage de Suez.

Cette perspective a ému les publicistes et une campagne a été récemment organisée pour arriver à la conclusion d'un traité général ou d'une déclaration générale des puissances, assurant l'inviolabilité du canal pour n'importe quel belligérant et son exemption perpétuelle du droit commun de la guerre dans l'intérêt du commerce du monde entier.

Sir Travers Twiss et M. Martens sont les défenseurs principaux de cette idée ; les systèmes qu'ils ont présentés à cette occasion s'accordent sur certains points, mais sur d'autres ils sont différents. Prévoyant le cas où la Turquie, sur le territoire de laquelle est situé le canal de Suez, serait engagée dans une guerre, ils proposent les deux principes suivants :

1° Le canal de Suez est *neutralisé,* c'est-à-dire est déclaré, en temps de guerre, ouvert aux navires de commerce et aux vaisseaux de guerre ou d'État des nations neutres. Ni les eaux, ni les ports de ce canal ne sauraient donc être bloqués ou attaqués.

2° Les vaisseaux de guerre des puissances belligérantes, c'est-à-dire de la Porte et de son ennemi, ne peuvent transiter même innocemment sur le canal : « L'Égypte et l'Empire ottoman riverains de ce canal, dit M. Martens, ne doivent pas en temps de guerre avoir des navires de guerre sur l'étendue de cette voie de communication. »

Là s'arrête l'accord de ces jurisconsultes ; cet accord cesse en effet lorsqu'il s'agit des rapports des vaisseaux marchands ennemis avec le canal. M. Martens, suivant en cela

l'opinion de M. Bluntschli, traite ces vaisseaux comme vaisseaux d'ami c'est-à-dire les autorise à passer par le canal, tandis que M. Twiss ne les admet pas au passage pendant toute la durée de la guerre : selon lui, « la puissance territoriale, engagée dans une guerre, doit seulement accorder un délai suffisant aux vaisseaux commerçants d'ennemi, pendant lequel ils pourront passer par le canal en parfaite sûreté et continuer leur voyage au port de leur destination. »

Le principe général, qui forme la base de ce système commun de MM. Martens et Twiss, nous paraît être celui-ci : Ces publicistes en neutralisant le canal de Suez le considèrent comme un *territoire continental neutre* et lui en attribuent tous les caractères. C'est cette idée qui peut seule expliquer leur doctrine sur le passage des vaisseaux de guerre belligérants : On sait en effet que le droit de neutralité oblige les nations neutres à empêcher les belligérants de faire passer des troupes sur leur territoire continental, tandis que ce droit leur permet d'autoriser ceux-ci à transporter des troupes ou des vaisseaux de guerre par leur mer territoriale, du moment où ces troupes et ces vaisseaux la traversent innocemment sans y commettre aucune violence (1). Ces jurisconsultes

(1) Lorsque la puissance territoriale reste neutre, M. Twiss et M. Martens autorisent les vaisseaux de guerre des belligérants à passer par le canal. Il y a là, ce nous semble, une contradiction avec leur doctrine qui refuse le passage du canal *neutralisé* aux vaisseaux de guerre *ennemis de la puissance territoriale* et qui par suite assimile le canal neutralisé au territoire continental neutre. En effet, la puissance territoriale demeurant neutre, le canal qui est une portion de son territoire constitue un territoire continental neutre ; or le droit de la neutralité ne permet pas à un État neutre de laisser passer sur son territoire continental des troupes ou des vaisseaux de guerre belligérants. Cette opinion, que ces jurisconsultes émettent ainsi, a été, il est vrai, consacrée par l'usage : durant la guerre de 1870, le transit pacifique du canal de Suez ne fut pas interdit aux vaisseaux de guerre français et allemands (Rapports de sir Travers Twiss, 1878 et 1879).

considèrent si bien le canal neutralisé comme constituant un territoire continental neutre que M. Twiss admet, à une lieue marine au delà, l'inviolabilité des approches aux deux extrémités du canal et considère cette inviolabilité comme n'excédant pas en degré la neutralité dont jouit, d'après le droit commun, la zone de mer, dite mer territoriale, qui baigne les côtes d'une nation neutre (1). Cette solution relative aux vaisseaux de guerre belligérants ne s'explique pas seulement par une raison de droit, elle se justifie encore par des considérations d'utilité que M. Martens indique avec beaucoup de clarté : « Il est évident, dit-il (2), qu'aussi longtemps que le canal sera accessible à l'un des belligérants pour le transport de ses troupes ou comme base de ses opérations militaires, l'autre se croirait *en droit* d'attaquer cette route et d'intercepter les communications de son adversaire. Ainsi, en cas que le canal de Suez pourrait rendre des services immenses à l'un des belligérants, il est impossible de ne pas reconnaître à l'autre le droit de détruire cet avantage de son adversaire et de l'attaquer même dans les eaux de ce canal.... Je crois qu'en demandant même à l'Égypte ou à l'Empire ottoman de ne pas avoir en temps de guerre des navires de guerre sur l'étendue de ce canal pour ne pas donner à leurs ennemis le droit d'entrer avec leurs flottes et de faire du canal le théâtre d'une bataille maritime, on ne peut que mieux atteindre le but élevé de garantir au canal et aux communications pacifiques une sécurité absolue. »

En présence du principe sur lequel repose l'opinion commune de sir Travers Twiss et de M. Martens, auquel

(1) *Raport de sir Travers Twiss,* 18 avril 1878 ; p. 10.

(2) M. Martens à sir Travers Twiss, 2 avril 1879 (*Rapport de sir Travers Twiss,* 4 juin 1879 ; p. 3).

de ces deux jurisconsultes faut-il donner raison en ce qui concerne la situation des navires *de commerce* ennemis? La théorie de M. Martens nous semble plus conforme à cette idée que le canal neutralisé constitue un territoire continental neutre, car sur un semblable territoire le commerce belligérant, œuvre de paix et non œuvre de guerre, peut assurément se faire. Mais la doctrine de M. Twiss tient peut-être un compte plus grand de la pratique internationale actuelle : « Le principe de traiter pendant toute la durée d'une guerre les vaisseaux commerçants ennemis comme vaisseaux d'amis, dit-il en effet, n'est pas encore mis en pratique par les grandes puissances entre elles-mêmes, et le fait d'accorder la libre navigation du canal sans garantir la libre navigation des deux mers que le canal unit pourrait bien risquer d'être un piège pour les vaisseaux de l'ennemi au lieu d'être une faveur (1). »

La doctrine qui déclare le canal inaccessible aux vaisseaux de guerre ou d'État des puissances belligérantes a été suivie par certains traités de commerce et de navigation conclus entre les États-Unis d'un côté (11 juillet 1864 et 21 juin 1867) et la Grande-Bretagne de l'autre (27 août 1856 et 11 février 1860) avec la République de Honduras et avec la République de Nicaragua (2). Elle a, au contraire,

(1) Ces opinions ainsi échangées par les jurisconsultes se sont transformées en deux formules assez vagues que l'Institut de droit international a votées à Bruxelles au mois de septembre 1879 :

« 1° Il est d'intérêt général pour toutes les nations que le maintien et l'usage du canal de Suez pour les communications de toute espèce soient autant que possible protégés par le droit des gens conventionnel.

» 2° Il est à désirer que dans ce but les États se concertent à l'effet d'éviter, autant que possible, toute mesure par laquelle le canal et ses dépendances pourraient être endommagés ou mis en danger, même en cas de guerre. » (*L'Année maritime*, 1879, p. 134).

(2) *Treaties and conventions of the United States of America*, édit. de 1873. — Martens, *Nouveau recueil général*, 1re partie, XVI, p. 549, et 2e partie, XVI, p. 380.

été repoussée par le traité de Washington (19 avril 1850) intervenu entre les États-Unis et l'Angleterre à l'occasion du canal interocéanique de Panama que l'on projetait de percer (1). Ce traité qui est fort important, quoiqu'il n'ait pas eu de résultat, contenait les deux règles suivantes (art. 2, 5, 6, 8) :

1° Le canal est déclaré neutre, par suite il sera exempt de tout blocus et la navigation en restera libre pour tous les vaisseaux (2).

2° Les vaisseaux des belligérants pourront même passer par ce canal neutralisé, pourvu qu'ils n'y commettent aucun acte hostile.

Ce second principe nous montre aussitôt que la neutralisation admise par ce traité n'avait point le caractère de celle qui fut proposée en 1879 par MM. Martens et Twiss. Ici, en effet, on ne considère plus le canal neutralisé comme un territoire continental neutre mais simplement comme une *mer territoriale neutre*. De ces deux conceptions, celle qui a été présentée à l'occasion du canal de Suez nous paraît la plus exacte : La neutralisation n'a point pour effet de modifier la nature du lieu sur lequel elle porte, elle a seulement pour but d'en changer la nationalité c'est-à-dire de rendre neutre un territoire qui sans cela serait belligérant ; or, quelle est la nature d'un canal pris sur un continent ? c'est assurément un territoire continental.

Un troisième système doit encore être indiqué comme

(1) Martens, *op. cit.*, XV, p. 187.

(2) Dans ce traité de neutralisation du canal, les États-Unis et la Grande-Bretagne déclarent qu'en cas de guerre entre eux ce canal sera exempt de blocus. Cela n'avait pas besoin d'être dit ; dans cette espèce, en effet, le canal n'aurait jamais pu être bloqué attendu qu'il ne se trouve pas sur le territoire anglais ou américain mais sur le territoire d'un État neutre, la Colombie.

présentant la combinaison des deux autres ; il se trouve exprimé dans une loi colombienne du 18 mai 1878 relative également à l'ouverture du canal interocéanique (1). Cette loi, exemptant du blocus le canal neutralisé, permet le passage aux vaisseaux de guerre de certaines nations mais elle le refuse aux navires de certaines autres. Voici les termes de cet acte intéressant : « Art. 5. — Le gouvernement de la République déclare neutres en tout temps les ports de l'une et l'autre extrémité du canal et les eaux de celui-ci de l'une à l'autre mer, et en conséquence, en cas de guerre entre d'autres nations, le transit par le canal ne sera pas interrompu par ce motif ; les navires marchands et les individus de toutes les nations du monde pourront entrer dans lesdits ports sans être inquiétés ni détenus. En général, tout bâtiment pourra transiter librement sans aucune distinction, exclusion ou préférence de nationalités ou de personnes, moyennant le paiement des droits et l'observation des règlements établis par la compagnie concessionnaire pour l'usage dudit canal et de ses dépendances. Sont exceptées les troupes étrangères qui ne pourront passer sans la permission du congrès, et les navires des nations en guerre avec les États-Unis de Colombie qui n'auraient pas acquis le droit de transiter en tout temps par des traités publics garantissant la souveraineté de la Colombie sur l'isthme de Panama et le territoire où se creusera le canal, l'immunité et neutralité du même canal, ses ports, baies, dépendances, ainsi que celles de la mer adjacente. — Art. 6. — Les États-Unis de Colombie se réservent le droit de passer par le canal leurs navires de guerre, troupes et munitions de guerre,

(1) Cette loi se trouve dans un Recueil de documents relatifs au canal de Panama, publié à la suite du congrès de géographie tenu à Paris le 29 mai 1879, page 281.

en tout temps et sans rien payer. Le passage du canal est rigoureusement interdit aux bâtiments de guerre des nations en guerre avec une ou plusieurs autres et qui, par traités publics passés avec le gouvernement colombien, n'auraient pas acquis le droit de transiter par le canal en tout temps. »

Ce canal interocéanique de Panama, dont on s'est occupé si longtemps et qui va maintenant être mis à exécution, donnera lieu sans doute à de nombreux traités. Nous lisons, en effet, dans la *Pall Mall Gazette* (article rapporté par le *Journal officiel français* du 24 septembre 1876, p. 7149) que des projets de conventions, conçus sur la base du traité Clayton-Bulwer de 1850 et garantissant la neutralité du canal, doivent être soumis à l'approbation des puissances maritimes intéressées à ce travail gigantesque. Déjà, en 1846, un traité avait été conclu sur ce sujet entre les États-Unis d'Amérique et la Colombie, et ce traité a été renouvelé en 1868 (*Revue de droit international*, 1869, p. 458) : ces conventions garantissaient la neutralité du canal, mais leur véritable importance n'était point là; ce qu'il faut surtout en retenir, c'est la prétention que les États-Unis d'Amérique y affichaient de s'attribuer exclusivement la garantie de cette neutralité (Comp. Lettre du 24 juin 1881, adressée par M. Blaine au ministre des États-Unis à Londres) (1).

(1) V. sur ce point la *France* du 8 novembre 1881, et le *Temps* du 27 octobre et du 13 novembre 1881.

M. Blaine, dans sa lettre du 24 juin, a pour but de répondre à la Colombie qui voudrait abroger le traité de 1846 et demander aux puissances européennes une garantie commune de la neutralité du canal et de la souveraineté de la Colombie.

Dans cette lettre, M. Blaine ne reconnait pas aux vaisseaux de guerre belligérants le droit de passer, en temps de guerre, par le canal neutralisé : « Dans une guerre où les États-Unis et la Colombie seraient chacun belligérants, dit-il, le passage de vaisseaux armés d'une nation hostile par le canal de Panama ne serait pas plus admissible que le passage

SECTION V

DES NOTIFICATIONS DE BLOCUS.

I. — Les publicistes et les traités distinguent en généra trois espèces de notifications.

La première est celle que le commandant des forces bloquantes, afin de marquer le commencement du blocus et d'en circonscrire l'action, signifie aux autorités des lieux dont il est chargé d'intercepter les communications avec le dehors par la voie de mer.

La seconde est celle qu'on qualifie de *générale* ou *diplomatique*, et qui est communiquée aux gouvernements neutres.

La troisième, qui prend le nom de *spéciale*, est celle que le commandant croiseur fait aux navires qui se dirigent sur la ligne de blocus ou qui s'y trouvent.

Indépendamment de ces notifications adressées aux neutres et à l'autorité du lieu bloqué, le blocus, d'après l'usage, est encore annoncé officiellement aux sujets même de la puissance bloquante : le moyen généralement employé pour cela est une insertion dans le *Journal officiel* du gouvernement.

de forces armées de la même nation sur les lignes de chemin de fer joignant les rivages de l'Atlantique et du Pacifique, soit aux États-Unis, soit en Colombie. »

V. une réponse à cette lettre par le ministre de la Colombie près les États-Unis dans le *Temps* du 24 novembre 1881.

II. — Ces différentes notifications sont-elles toutes, au même titre, nécessaires pour rendre le blocus obligatoire vis-à-vis des neutres, ou au contraire certaines d'entre elles seulement constituent-elles des conditions de validité du blocus ?

Cette question, sur laquelle les auteurs ne sont pas d'accord, doit être dédoublée. Dans un premier paragraphe, nous rechercherons quelles sont les notifications essentielles à la validité du blocus pour les navires qui viennent du large, et dans un second nous nous demanderons quelles sont celles obligatoires à l'égard des navires mouillés dans le port avant l'établissement du blocus et désirant mettre en mer.

A. — Des notifications qui constituent une des conditions de validité du blocus pour les navires venant du large.

Évidemment, il ne peut s'agir ici de la notification envoyée dans la place soumise au blocus ; la discussion ne peut porter que sur les deux autres, la notification *générale* ou *diplomatique* et la notification *spéciale*. Bien que restreinte à ces deux notifications, la controverse n'en est pas moins vive ; on peut, en effet, compter sur ce point cinq systèmes principaux. Les uns exigent les deux notifications, les autres se contentent de la notification diplomatique, d'autres déclarent la notification spéciale nécessaire mais suffisante, quelques-uns décident qu'aucune espèce de notification n'est nécessaire, certains auteurs, enfin, ne réclamant qu'une seule notification adoptent, suivant les circonstances, la notification diplomatique ou la notification spéciale.

Nous allons exposer ces différents systèmes ; nous émettrons ensuite notre opinion et chercherons à l'établir sur des bases solides.

1er système.— Suivant le publiciste allemand Gessner (1), les deux notifications sont nécessaires à la validité du blocus : un blocus effectif ne doit être respecté par les neutres qu'autant qu'il a été notifié *diplomatiquement* et *spécialement*. « La notification générale, dit-il, est une des conditions de l'existence juridique du blocus, la notification spéciale est une condition essentielle de la violation coupable du blocus. »

Cet auteur, après avoir ainsi exposé sa doctrine, tire aussitôt les deux conséquences suivantes :

1° Un navire à qui une notification spéciale aurait été faite, ne pourrait pas cependant être condamné pour violation de blocus, si une notification diplomatique n'a pas été adressée aux puissances neutres. « Quand le commandant de l'escadre de blocus ne fait pas les démarches nécessaires pour que la signification officielle de l'état de choses existant soit faite aux puissances neutres et lorsque cette notification n'a pas lieu, on ne peut, lors même que toutes les autres conditions seraient dûment remplies, condamner légalement un vaisseau pour violation de blocus. En effet, le blocus n'existe pas pour la puissance neutre qui n'a pas reçu de notification par la négligence du belligérant : la notification générale n'est pas un simple avertissement aux neutres, elle est une des conditions nécessaires à la validité du blocus, elle a une importance analogue à celle de la publication pour la validité des lois. »

2° Bien qu'une notification diplomatique ait été envoyée aux gouvernements neutres, un vaisseau neutre ne pourrait point être condamné pour violation du blocus, si ce blocus ne lui a pas été notifié d'une façon spéciale. On comprend assurément l'utilité de cette notification spéciale

(1) Gessner, *op. cit.*, p. 197-210.

pour les navires qui ont quitté leur pays avant le reçu de la notification diplomatique : elle est pour eux le seul moyen de connaître le blocus qu'ils doivent respecter ; ils doivent en effet respecter le blocus puisque, d'après Gessner, un blocus n'existe pas seulement du jour où la notification diplomatique a été reçue par la puissance neutre et annoncée par elle à ses sujets, mais existe dès que l'officier commandant le blocus a expédié à son gouvernement les avis constatant l'établissement du blocus, car, dit-il, « de ce moment l'existence de la notification diplomatique doit être présumée ». On comprend moins l'efficacité de la notification spéciale lorsqu'il s'agit de navires neutres déjà informés du blocus par la notification diplomatique. Cette notification a cependant encore ici une utilité sérieuse. En effet, suivant Gessner, « la seule destination ou direction d'un navire vers le lieu bloqué ne suffit pas pour le rendre coupable d'une violation de blocus. Un vaisseau neutre peut fort bien se diriger vers le port investi lors même qu'il a connaissance du blocus ; le voyage peut avoir été entrepris dans l'espérance soit que le blocus n'existe pas en réalité, soit qu'il aura cessé au moment où le navire doit arriver à sa destination, et en ce cas la notification spéciale est efficace en ce qu'elle fait savoir aux vaisseaux neutres que le port sur lequel ils se dirigent *demeure* encore bloqué. »

Cette doctrine, que Calvo qualifie de « purement spéculative », n'a été sanctionnée par aucune cour de prises, ni adoptée par aucune puissance maritime. La pratique et la jurisprudence internationales se contentent en effet d'*une seule* notification. C'est ce que nous allons constater, en examinant les autres systèmes.

2me système. — Une première opinion, défendue par MM. Funck-Brentano et Sorel dans leur *Précis du droit des*

gens (p. 415), soutient que, pour produire à l'égard des neutres toutes ses conséquences, le blocus doit être notifié en temps utile aux puissances intéressées. Mais, d'après ces auteurs, cette notification diplomatique suffit; il n'est pas besoin d'une notification spéciale. En effet, disent-ils, « une notification ayant été adressée à l'État, et d'autre part le blocus devant être effectif, le navire neutre qui tente de forcer le blocus le fait à ses risques et périls, et il est inutile de l'avertir d'un danger qu'il peut connaître d'avance ou qu'il peut discerner en approchant du port bloqué ».

3me système. — D'autres auteurs sont moins exclusifs; partant de cette idée qu'un blocus est obligatoire pour les neutres du moment où ceux-ci en ont eu connaissance, ils admettent que les deux notifications peuvent se remplacer l'une par l'autre. Ainsi, Heffter (1) déclare : « Une notification expresse aux neutres est nécessaire; elle peut être faite, soit sur les lieux mêmes par des croiseurs aux vaisseaux qui se dirigent sur le port investi, soit d'une manière générale, par la voie ordinaire de la diplomatie, aux gouvernements neutres qui ne manquent pas ensuite d'en informer leurs ressortissants. »

Cette déclaration indique bien le principe général sur lequel le système repose, mais elle ne laisse pas d'être un peu vague, car elle ne précise point les cas dans lesquels une notification diplomatique suffit à informer les neutres et ceux où une notification spéciale est nécessaire. Il faut chercher cette précision dans les autres jurisconsultes qui ont soutenu la même doctrine et particulièrement dans Wheaton qui est très explicite à cet égard : « Quand un vaisseau fait voile d'un pays assez près du port bloqué pour être constamment informé de l'état du blocus, s'il

(1) Heffter, *Droit international de l'Europe*, éd. 1873; § 155, p. 297.

est continué ou abandonné, dit le publiciste américain (1), il n'est pas besoin d'avis spécial car la déclaration publique dans ce cas implique un avertissement à la partie après qu'il s'est écoulé un temps suffisant pour recevoir la déclaration au port d'où le vaisseau a mis à la voile. Mais, quand le pays se trouve à une distance telle que les habitants ne puissent avoir cette information constante, ils peuvent légalement envoyer leurs vaisseaux à tous hasards, dans l'espoir de trouver le blocus levé après qu'il a existé longtemps : dans ce cas, la partie a le droit de s'enquérir si le blocus était ou non terminé, et par conséquent elle ne peut être enveloppée dans la peine attachée à sa violation, à moins que sur une pareille enquête elle ne reçoive l'avis de l'existence du blocus. »

Ces idées forment la base de la pratique qui est actuellement suivie par la Grande-Bretagne. L'Angleterre distingue deux espèces de blocus, le blocus *de fait* et le blocus *par notification ;* et, elle leur applique des règles différentes qu'on peut résumer ainsi :

1° La notification spéciale est nécessaire, mais suffisante pour légitimer la condamnation d'un navire neutre, lorsque le blocus qu'on a essayé de violer est un blocus *de fait.*

Par blocus de fait il faut entendre les blocus établis par des commandants devant des lieux tellement éloignés de leur pays qu'il y a impossibilité de faire la notification diplomatique ou que du moins il n'y a possibilité de la faire que longtemps après l'existence du blocus.

2° Au contraire, dans le cas d'un blocus *notifié*, c'est-à-dire quand une notification diplomatique est utilement possible, cette notification suffit à rendre le blocus obligatoire ; il ne peut être question d'une notification spé-

(1) Wheaton, *Éléments du droit international,* éd. 1874 ; II, 176.

ciale. Dans cette hypothèse, du moment où le blocus a été notifié diplomatiquement, il y a une *præsumptio juris et de jure* que tous les neutres ont eu connaissance du blocus ; et ce blocus, comme nous l'avons vu plus haut, est censé continuer tant qu'une notification officielle de la levée n'a pas été reçue par les puissances neutres. Il n'est fait exception à ces règles qu'en faveur des vaisseaux qui viennent, non pas d'un port de leur patrie, mais d'une contrée trop éloignée pour avoir pu connaître la notification générale : dans ce cas-là seulement, on exige une notification spéciale. Ainsi, en dehors du blocus *de facto*, on arrive, d'après la jurisprudence anglaise, à condamner pour violation du blocus des vaisseaux qui *en fait* ne connaissent pas le blocus : la notification diplomatique établit une présomption de connaissance qu'aucune espèce de preuve ne peut détruire.

Ces principes ont été posés en termes très nets dans l'arrêt suivant du juge britannique W. Scott (1) : « L'effet d'une notification à un gouvernement étranger sera évidemment de comprendre tous les individus de cette nation, elle serait inutile s'il était permis à des individus de plaider leur ignorance de cette notification. Il est du devoir des gouvernements étrangers de communiquer l'information à leurs sujets dont ils sont obligés de protéger les intérêts. Je soutiendrai donc qu'un patron de navire neutre ne peut jamais être admis à affirmer contre une notification de blocus qu'il en est ignorant. S'il en est réellement ignorant, ce peut être un sujet de représentation à son gouvernement et donner lieu à une réclamation d'indemnités de sa part, mais ce ne peut être un

(1) Robinson, s. *Admiralty Reports*, II, p. 112 ; *The Neptunus, Hempel.* — *Comp.* Carlo Fiorilli, *Del concetto della guerra e dei suoi rapporti con le quistioni Internazionali marittime*. Napoli, 1872 ; p. 53.

moyen de défense devant la cour d'un belligérant. Dans le cas d'un blocus *de facto* seulement il peut en être autrement ; mais ceci est un cas de blocus *par notification.* »

Cette doctrine, que les ordonnances anglaises des 7 janvier 1807, 11 novembre 1807 et 26 avril 1809 (Martens, *Nouveau recueil,* I, 445, 447, 483), ont appliquée, avait été abandonnée en 1793 par le gouvernement britannique. Des instructions du 8 juin 1793 montrent en effet que dans l'esprit du gouvernement d'alors, la notification diplomatique n'entraînait pas forcément une *præsumptio juris et de jure* de la connaissance du blocus : d'après elles, même en cas de blocus notifié, une notification *spéciale* devait être faite aux navires neutres « dont les papiers faisaient voir qu'ils étaient destinés pour des ports bloqués mais qu'ils avaient quitté les ports de leurs pays respectifs avant que la déclaration de la blocquade y fût connue » (art. 3). [Martens, *Recueil,* 2e éd. V, 597].

De même que l'Angleterre, le Danemarck — suivant les circonstances — se contente d'une notification diplomatique ou exige une notification spéciale. Cette puissance, elle aussi, fait dépendre d'une simple présomption la nécessité de l'avertissement spécial. Voici, notamment, comment s'exprime le règlement du 16 février 1864 qui a reproduit les ordonnances danoises du 4 mai 1805 et du 1 mai 1848 (1) : «Art. 3.— L'expédition d'un navire neutre pour un port bloqué ou la route que prend le navire vers un pareil port n'est pas une raison suffisante pour la capture d'un navire neutre, et même l'essai de rompre la ligne du blocus ne produit pas cet effet aussi longtemps que, par suite du court intervalle qui s'est écoulé entre la

(1) *Arch. diplom.* 1864, II, 118 ; — Martens, *Recueil,* 2e éd. VIII, 93 ; — Martens et Murhardt, *Recueil,* XII, 236.

déclaration et la notification du blocus, il y a lieu de supposer que le navire neutre n'a pas été informé du blocus au moment où la tentative a été faite. Mais, en ce cas, le chef doit s'empresser de porter le blocus à la connaissance du navire, et après en avoir fait mention sur les papiers du bord, il renverra le navire sans capture et lui laissera la faculté de prendre une autre route. — Art. 4. — Si le navire, après cet avertissement, fait une nouvelle tentative de rompre le blocus, ou si, en tenant compte du temps où le navire a quitté le lieu du départ ou pour quelque cause que ce soit, on est fondé à supposer que le navire aura été informé du blocus, il sera censé par suite de sa tentative avoir contrevenu à dessein au règlement du blocus et il sera capturé. »

Les États-Unis paraissent également subordonner aux circonstances la notification spéciale ; leur doctrine est toutefois moins préjudiciable aux neutres en ce qu'elle ne repose plus sur de simples présomptions : Suivant eux, du moment où il y a eu notification diplomatique, un navire neutre ne peut être condamné pour violation de blocus que si « *il est prouvé que ledit bâtiment a pu et dû apprendre en route que l'état de blocus de la place en question continuait* » ; en dehors de cette hypothèse, une notification spéciale est nécessaire pour rendre le blocus obligatoire à son égard.

Telle est la doctrine qui se rencontre dans les traités conclus par les États-Unis avec la Suède le 4 septembre 1816, art. 13 (Martens, *Nouveau recueil*, IV, 251) et le 14 juillet 1827, art. 18 (*Nouveau recueil*, VII, 1re p., 271), avec la Prusse le 1er mai 1828, art. 13 (*Nouveau recueil*, VII, 2e p., 620), avec la Grèce le 10 décembre 1837, art. 16 (*Nouveau recueil*, XV, 315), et avec la Sardaigne le 26 novembre 1837, art. 13 (*Nouv. recueil*, XVI, 1re p., 266).

Cette disposition se retrouve encore dans les conventions du Mexique avec la Prusse du 18 février 1831, art 12 (*Nouv. rec.* XII, 534) et avec l'Autriche du 30 juillet 1842, art. 13 (Martens et Murhardt, *Recueil*, III, 448), dans celles de la Grèce avec la Prusse (1) du 31 juillet 1839, art. 20 (M. et M. I, 598) et avec les Villes Hanséatiques du 3 décembre 1846, art. 17 (*Nouv. rec.*, V, 24), et enfin dans celles passées par l'Union douanière allemande avec la Sardaigne le 23 juin 1845, art. 13 (M. et M. VIII, 348) et avec le Mexique le 28 août 1869, art. 16. (*Arch. diplom.* 1874, IV, 34).

D'autres traités américains indiquent aussi ces principes, mais ils les expriment d'une façon moins précise : ils exigent ou n'exigent pas la notification spéciale selon que le vaisseau neutre « *ne sait pas* ou *sait* » que le port est bloqué. Nous citerons les traités des États-Unis avec l'Angleterre du 28 novembre 1795, art. 18 (Martens, *Recueil,* 2e éd. V, 677), avec la France du 30 septembre 1800, art. 12 (*Rec.* 2e éd. VII, 202), avec Haïti du 3 novembre 1864, art. 18 (*Arch. diplom.* 1866, I, 10), et avec l'Italie du 27 février 1871, art. 14 (*Arch. diplom.* 1874, IV, 372), ainsi que ceux conclus entre les États-Unis du Nord et les États-Unis du Sud en 1824, 25, 28, 31, 32 et 36 (Martens, *Nouveau recueil*, VI, 998, 834 ; — IX, 62 ; — X, 341 ; — XI, 444 ; — XV, 120) (2).

Quoique le droit conventionnel américain soit unanime à exiger, suivant les cas, tantôt la notification diplomatique et tantôt la notification spéciale, le gouvernement des

(1) *Comp. en ce sens* : Règlement prussien du 20 juin 1864, §§ 20, 21, 23, 24.

(2) *V. encore :* traités du 16 mai 1850 et du 31 août 1858 conclus par la Belgique avec le Pérou et le Chili (Martens, *Nouv. rec.* XV, 314 ; — *Arch. diplom.* 1878-79, I, 203). — Cf. aussi : Perels, *op. cit.*, § 51, 282-288.

États-Unis paraît cependant vouloir suivre une règle de conduite différente : il semble regarder la notification diplomatique comme superflue et exiger *dans toutes les hypothèses* la notification spéciale. Les instructions du 14 mai 1846, relativesau blocus des ports du Mexique, portent en effet : « *Aucun* bâtiment neutre entrant dans le port bloqué ne pourra être capturé ou retenu s'il n'a préalablement reçu de l'un des bâtiments composant l'escadre de blocus une notification spéciale de l'existence du blocus. » (Martens, *Nouv. rec.* IX, 167) ; et la proclamation du blocus des ports du Sud par le président Lincoln, à la date du 19 avril 1861, déclare que « si dans l'intention de violer ce blocus, un navire *quelconque* tentait de sortir d'un des ports ou d'y entrer, il serait dûment averti par le commandant d'un des bâtiments des escadres de blocus, qui consignera sur son livre de bord le fait et la date de l'avertissement ». (*Comp. aussi:* Lord Lyons à lord Russel, 2 mai 1861 ; — M. Seward au ministre d'Espagne, 2 mai 1861) (1).

Les Cours de prises américaines ont toutefois repoussé cette opinion du gouvernement et sont revenues à la théorie admise par les traités de l'Amérique. Bien que les déclarations de 1846 et de 1861 ne spécifient pas d'exception, les tribunaux fédéraux ont reconnu que le navire pouvait être déclaré de bonne prise sans qu'il eût été spécialement averti, quand il était constaté qu'il avait déjà connaissance du blocus et était par conséquent de mauvaise foi (2).

(1) *Arch. diplom.* 1861, II, 365 ; — III, 438, 443. — Au contraire, le commodore Prendergast, en notifiant le blocus des côtes de Virginie au mois de juillet 1861, a déclaré que « ceux-là seuls qui venaient du large et ceux qui ignoraient le blocus devaient recevoir un avis spécial ».

(2) Cela a été déclaré, non sans quelque emphase, par le chef de justice Chase dans le cas du *Circassian* (II, Wallace, 151), et a été

Les dispositions de la loi ottomane sont, sur ce point, d'accord avec celles des tribunaux américains. On lit notamment dans la déclaration de blocus qui fut adressée par la Porte aux puissances le 3 mai 1877 : Art. 4. Quant aux navires qui, étant en cours de voyage, ignoreraient l'état d'investissement, la flotte ottomane, à leur arrivée dans les eaux bloquées, devra leur notifier le blocus. Si, après cette notification spéciale, ces navires persistent à avancer, ils seront considérés comme ennemis. » (*L'Année maritime*, 1877. p. 11.)

Le décret du 2 avril 1838 (Martens *Nouv. rec.* XV, 505), qui a été rendu par le gouvernement chilien à l'occasion du blocus des ports péruviens contenait une rédaction analogue : il exigeait dans certains cas un avertissement spécial et dans d'autres il se contentait de la notification diplomatique. Ce décret renvoyait en effet à l'article 17 du traité du 16 mai 1832 entre les États-Unis et le Chili, et déclarait les règles de cette convention applicables à tous les pavillons neutres.

En matière de notifications, le droit international *pratique* incline donc généralement vers une doctrine mixte et de distinction ; le droit international *scientifique* le plus récent paraît également n'exiger l'avertissement spécial que dans certaines hypothèses particulières. Le projet de règlement international des prises maritimes que M. Bulmerincq vient de rédiger au nom de l'Institut de droit international renferme effectivement ces principes. Partant de cette idée qu' « une tentative de rupture est constatée

encore affirmé par le juge Story dans l'affaire de la *Néréide* (IX, Cranch, 440). Dans le cas du navire *Hiawatha* (II, Black, 675), qui pendant la guerre civile était sorti d'un port bloqué, on a soutenu que vu la proclamation du 19 avril 1861, un avis spécial devait être donné, mais on a décidé en définitive qu'il serait absurde d'exiger un avis spécial lorsque le maître du navire a connaissance de la notification générale.

ou non constatée d'après la connaissance ou l'ignorance du blocus, » il déclare (1) :

1° Un navire ne peut être condamné, du chef de violation de blocus, qu'autant que ce blocus a été publié (§§ 123, 40, 46) (2).

2° Cette publication ne suffit pas ; et il faut un avertissement spécial sur les lieux mêmes « s'il est prouvé (3) que le navire de commerce approchant du port bloqué n'a pas eu connaissance du blocus déclaré et effectif. — C'est au navire à prouver qu'il ignorait l'état du port. On admet l'ignorance du blocus, lorsque le temps écoulé depuis la déclaration du blocus est trop peu considérable pour que le navire en cours de voyage qui a tenté d'entrer dans le port bloqué en ait pu être instruit (§§ 46, 47, 48) ».

4me système. — La jurisprudence française admet des principes différents de ceux qui sont suivis par la jurisprudence de l'Angleterre et par celle des États-Unis.

Si on parcourt les arrêts rendus par les Conseils de prises de cette puissance, on arrive en effet à formuler les règles suivantes :

1re règle : La seule notification diplomatique ne suffit jamais par elle-même à rendre le blocus obligatoire vis-à-vis des neutres.

Ce point résulte de plusieurs arrêts qui déclarent illégiti-

(1) Institut de droit international. Travaux préparatoires de la session 1882. — *Rapport de M. Bulmerincq*, Gand, Van Dosselaere, 1880 (*Projet de règlement*).

(2) « En matière de blocus, le droit que l'assemblée de la Haye (1876) a proposé de formuler se résume ainsi : Les navires marchands et leurs cargaisons ne pourront être capturés que s'ils essaient de violer un blocus effectif et déclaré. Cette disposition ne fait qu'améliorer la situation actuelle des neutres, puisqu'elle ne se borne plus, comme la déclaration de Paris, à exiger que le blocus soit *effectif*, elle veut encore qu'il soit *déclaré*. » (*Annuaire de l'Institut de droit international*, 1878, p. 89 ; v. aussi p. 64).

(3) La commission de Wiesbaden a substitué « *évident* » à « *prouvé* ».

mes des prises de navires neutres qui n'avaient pas été avertis spécialement du blocus, alors que cependant une notification diplomatique avait été adressée aux puissances neutres (17 juillet 1843, aff. de l'*Aventura*, aff. du *Ligeiro* [*Recueil Lebon*, XXV (1843), 370]; — 24 juillet 1845, aff. de la *Flor de l'Uruguay* [XXVII (1845), 402] ; — 21 décembre 1847, aff. de la *Louisa* [XXIX (1847), 712]. « Considérant, disent ces arrêts, qu'il ne suffisait pas que le blocus effectué par nos forces navales eût été notifié par nos agents aux agents des puissances étrangères ; qu'il fallait en outre, pour qu'un navire neutre pût être légitimement capturé, que, conformément aux principes du droit maritime français, ledit navire eût été spécialement averti de l'existence et de l'étendue du blocus et que la mention de cet avertissement eût été inscrite sur son rôle d'équipage ; d'où il suit que, faute d'avoir accompli cette double formalité, le commandant de la..... n'avait point le droit de capturer la..... Déclare la prise non valable (1) ».

2me règle : Lorsqu'à la notification diplomatique vient se joindre une notification spéciale, le blocus de vient efficace et doit être respecté par le navire ainsi averti.

Cette règle ressort tant des décisions que nous venons de citer que des arrêts qui valident la prise d'un vaisseau neutre lorsque celui-ci a reçu un avertissement spécial (4 mars 1830, aff. de la *Madona di Montenero* [XII (1830), 127]).

Une dépêche du 8 février 1830 adressée au conseil d'État

(1) Pendant la guerre de 1854 les blocus établis par la France furent notifiés diplomatiquement, mais il n'y eut pas de notification spéciale. Il faut sans doute attribuer cette pratique à l'influence de son alliée, l'Angleterre (Gessner, *op. cit.*, p. 223). — Cf. Réponse du ministre sir James Graham à une interpellation du 26 mai 1854 relative au blocus des ports russes de la Baltique.

par le ministre des affaires étrangères présente aussi cette notification spéciale comme une condition de validité du blocus (1).

3me règle : Mais, pour qu'un blocus soit obligatoire vis-à-vis des neutres, faut-il nécessairement que les deux notifications aient eu lieu ? La seule notification spéciale ne suffirait-elle point ?

Les arrêts, dont nous avons rapporté la formule, paraissent exiger une double notification ; en réalité, cependant, ils n'ont point cette signification. Supposant qu'une notification diplomatique a eu lieu en fait, ils disent bien qu'une notification spéciale est encore nécessaire pour que le blocus soit obligatoire, mais ils ne décident pas si la notification diplomatique est une condition de validité ou si elle ne constitue qu'un simple acte de courtoisie internationale. Pour que nous puissions déclarer sans erreur que la France subordonne l'efficacité du blocus à une double signification, il faudrait que nous trouvions un arrêt qui déclarât illégitime la prise d'un navire averti spécialement alors qu'une notification diplomatique n'a pas été faite ; or, jamais le conseil d'État n'a rendu semblable arrêt. Bien au contraire, nous rencontrons une décision du 4 mars 1830 (aff. de la *Carolina*, XII (1830), 120) qui valide une prise dans une hypothèse où l'avertissement spécial seul avait été donné, aucune notification diplomatique du blocus n'ayant été adressée aux puissances neutres. L'espèce de cet arrêt est assez curieuse : il s'agissait d'un navire toscan qui avait été averti du blocus d'*Oran* par le brick français le *Rusé* et saisi par celui-ci pour avoir essayé de pénétrer dans la place, alors que la notification diplomatique du 27 mai 1827, muette

(1) Pistoye et Duverdy, *op. cit.* I, 372.

sur le blocus d'Oran, n'avait déclaré que le blocus du seul port d'*Alger* (1).

En présence de cette solution, nous pouvons donc dire que, suivant la jurisprudence française, un blocus existe à l'égard des neutres par cela seul qu'il y a notification spéciale. Nous sommes encore confirmés dans cette opinion par les paroles que le ministre des affaires étrangères prononçait au conseil d'État, à l'occasion de la capture de la *Carolina* : « L'avertissement spécial, disait-il, est par la nature des choses la formalité *essentielle* à remplir. »

Quelques années plus tard, cependant, la doctrine française parut se modifier : Le 17 mai 1838, M. Molé, dans une dépêche relative au blocus des côtes de la République Argentine, semblait se rallier aux principes que la jurisprudence américaine avait consacrés. Exigeant que « le blocus pour être valable envers les neutres fût notifié », il admettait, en effet « la nécessité de l'avertissement spécial pour les navires qui se présentaient devant un port bloqué *avant d'avoir eu connaissance du blocus* (2) ».

Mais, ce n'était là que l'opinion isolée d'un ministre. Nous avons vu que les arrêts de cette époque considéraient comme essentielle dans tous les cas la notification spéciale, et des circulaires de 1861 et de 1870 sont venues, depuis, déclarer en termes on ne peut plus formels que l'avertissement spécial était nécessaire mais suffisant pour rendre un blocus obligatoire (3).

(1) Un jugement du tribunal de commerce de Marseille du 9 juillet 1824 (*Journal de jurisprudence commerciale et maritime de Marseille,* VI, 1re p. ; 246) a décidé que « la violation d'un blocus constituait une faute de la part du capitaine d'un navire neutre, quoique le blocus n'eût pas été notifié aux puissances neutres ».

(2) Pistoye et Duverdy, *op. cit.*, I, 373.

(3) Le même ministre, M. Molé, semble avoir bientôt abandonné la doctrine qu'il avait émise au mois de mai 1838. Le commandant d'un des navires de guerre employés à bloquer les ports du Mexique ayant pensé

La note de M. Rouher aux Chambres de commerce françaises, envoyée le 10 septembre 1861 à l'occasion du blocus américain, déclarait : « Une autre erreur des réclamants est de croire que le blocus n'existe qu'autant qu'il a été notifié diplomatiquement et qu'il n'oblige pas les bâtiments neutres qui ont quitté leur pays avant cette notification. Un blocus est *obligatoire* dès qu'il est effectivement établi : résultat matériel d'un fait matériel, il n'a pas besoin d'être autrement constitué ; il commence avec l'investissement réel, continue autant que celui-ci dure, et cesse avec lui. Peu importe que les neutres ignorent les faits. Si un de leurs bâtiments se présente pour entrer dans le port bloqué, le belligérant a le droit de le lui défendre. Il est d'un usage assez général, sans doute, qu'un gouvernement informe les autres des mesures de blocus auxquelles il recourt, mais cette notification qui n'est pas de règle absolue n'a aucune valeur par elle-même, elle n'est que la dénonciation d'un fait existant et qui produisait déjà ses effets... C'est en attribuant abusivement aux notifications diplomatiques une valeur et une signification

qu'après que la notification du blocus avait été faite officiellement aux gouvernements étrangers il n'avait plus d'avis à donner lorsqu'il rencontrait des navires neutres qui tentaient de débarquer des munitions pour la nation mexicaine, M. Molé s'exprimait, ainsi qu'il suit, dans une lettre du 20 octobre 1838 à son collègue, le ministre de la marine : « M. N. confond ici deux choses très distinctes : la notification diplomatique qui doit être faite du blocus aux puissances neutres, et l'avis que les commandants des forces employées à le maintenir sont *toujours* tenus de donner aux navires qui se présentent sur les lieux. Il paraît croire que l'accomplissement de la première formalité dispense nécessairement de la seconde, qui deviendrait ensuite superflue. Une telle manière de procéder serait contraire aux principes ordinaires du droit maritime. »

Les Instructions données aux officiers de l'escadre bloquante pendant cette guerre de 1838 contre le Mexique disaient aussi : « Art. 1. *Aucun* navire neutre dirigé vers l'entrée des ports bloqués ne sera détenu, ni capturé, s'il n'a pas reçu préalablement de l'un des bâtiments de la division française la notification spéciale de l'existence du blocus. » (Martens, *Nouv. rec.* XV, 804).

qu'elles n'ont point par elles-mêmes qu'on prétendait exclure les neutres de tout un territoire dont on était hors d'état de leur interdire en réalité l'accès, et c'est afin de rendre ces blocus fictifs tout à fait impossibles qu'on est tombé d'accord pour ne considérer le neutre comme dûment averti de l'existence du blocus que sur les lieux mêmes. » (*Arch. diplom.*, 1861, IV, 122.)

Les instructions françaises du 25 juillet 1870 décidaient aussi qu'à l'égard des navires venant du large une seule notification, l'avertissement spécial, était nécessaire pour la légitimité du blocus : « Les bâtiments qui se dirigent vers un port bloqué, disait le § 7, ne sont censés connaître l'état de blocus qu'après que la notification spéciale en a été inscrite sur leurs registres ou papiers de bord par l'un des bâtiments de guerre formant le blocus. Vous ne devez point négliger de faire remplir cette formalité, toutes les fois que vous serez engagés dans une opération de blocus (1). »

Le droit conventionnel de la France, sur la question, est peut-être plus explicite encore. Les traités conclus dans ces derniers temps par cette puissance renferment tous la décision suivante : « *Dans aucun cas* (ce qui signifie assurément : soit qu'il y ait eu ou soit qu'il n'y ait pas eu notification diplomatique), un bâtiment de commerce appartenant à des citoyens de l'un des deux pays contractants, qui se trouvera expédié pour un port bloqué par l'autre, ne pourra être saisi et condamné, si préalablement il ne lui a été fait une notification ou signification de l'existence du blocus par quelque bâtiment faisant partie de l'escadre ou division de ce blocus. » Nous citerons les conventions avec le Brésil du 21 août 1828,

(1) H. Barboux, *Jurisprudence du conseil des prises pendant la guerre 1870-1871* ; annexe n° 1 ; p. 138.

art. addit. (Martens, *Nouv. rec.*, VIII, 60), avec le Texas du 25 septembre 1839, art. 6 (*Nouv. rec.* XVI, 2e p.; 989), avec la Nouvelle-Grenade du 28 octobre 1844, art. 22 (Martens et Murhardt, *Recueil*, VII, 621), du 8 mars 1848 avec Guatemala, art. 18 (M. et M. XII, 11), du 29 octobre 1848 avec Saint-Domingue, art. 20 (M. et M. XII, 199), du 22 février 1856 avec le Honduras, art. 18, (*Nouv. rec.* XVI, 2e p.; 156), du 2 janvier 1858 avec le San-Salvador, art. 21 (*Nouv. rec.* XVI, 2e p.; 178), du 11 avril 1859 avec le Nicaragua, art. 18 (*Nouv. rec.* XVI, 2e p.; 192), et enfin du 9 mars 1861 avec le Pérou, art. 22 (*Arch. diplom.,* 1863, I, 347) (1).

La même clause se retrouve dans l'ordonnance italienne du 20 juin 1866 (§ 7) et dans les traités signés par l'Italie avec San-Salvador le 27 octobre 1860, art. 21 (*Arch. diplom.* 1863, I, 1), avec Nicaragua le 6 mars 1868, art. 12 (*Arch. diplom.* 1873, II, 589), et avec Guatemala le 31 décembre 1868, art. 13 (*Arch. diplom.* 1873, II, 667).

L'Italie n'est pas le seul État qui ait suivi la doctrine française : La Suède, dans ses ordonnances du 21 janvier 1804 (§ XI), du 12 avril 1808 (art. I, § 8) et du 8 avril 1854 (§ 4), a également admis, d'une manière absolue, la nécessité d'une notification spéciale (2).

Signalons enfin le traité du 19 décembre 1862, art. 17,

(1) Ce n'est pas à dire que la notification diplomatique ne soit jamais faite par la France. Ce qui est vrai, c'est que cette notification est exigée comme un acte de courtoisie internationale, mais non pas comme une condition d'efficacité de blocus.

(2) La pratique espagnole est conforme à la pratique française (Négrin, *Tractado Elemental du derecho Internacional maritimo,* p. 213.). *Comp:* Traité du 18 février 1855 entre l'Espagne et la République Dominicaine, art 25. (Négrin, *append.* nº IX, J.). — *Voy. cependant*, les art. 3 et 4 du décret espagnol du 26 novembre 1864 qui paraissent déclarer *nécessaires* les deux notifications. — L'acte dénonçant les traités de l'Allemagne avec le Salvador, le 13 juin 1870, exigeait expressément la notification *spéciale*.

entre le Danemarck et Vénézuela (*Arch. diplom.* 1870, II, 676), et disons en terminant que c'est la seconde neutralité armée de 1800 qui a fait ainsi de la notification spéciale un des principes fondamentaux du droit de blocus ; son art. 3 portait que « tout bâtiment naviguant vers un port bloqué ne pourra être regardé comme contrevenant que lorsqu'après avoir été averti par le commandant du blocus de l'état du port il tâchera d'y pénétrer en employant la force ou la ruse. » (Martens, *Recueil,* 2e éd. VII, 172 et 260) (1).

La jurisprudence française, qui proclame la notification spéciale nécessaire et suffisante, a cependant admis que, dans certains cas particuliers, les neutres devaient respecter un blocus, alors qu'un avertissement special ne serait pas intervenu : Un arrêt du 3 mai 1845 (aff. *Conception, Guillermo...*) [*Recueil Lebon,* XXVII (1845), 257] a ainsi décidé que « la formalité de l'avertissement spécial, nécessaire d'ordinaire pour valider la prise, cessait d'être indispensable par suite de certaines circonstances, soit d'hostilité, soit de coopération, qui au moment de la capture existaient entre le gouvernement français et les gouvernements dont les navires capturés portaient le pavillon ».

De même, des arrêts du 19 juillet 1843 (aff. du *Robert,* de la *Cérès,* du *Carmen-Ligera.*) [XXV (1843), 380] ont déclaré qu'une convention avec la puissance neutre tendant à dispenser de l'avertissement spécial était valable. « Considérant, disaient ces arrêts, que le règlement du

(1) *V. dans ce sens :* Fiore, *Nouv. dr. intern. public,* éd. Pradier-Fodéré, II, 453 ; — Massé, *Droit commercial,* I, p. 258, § 301 ; — Hautefeuille, *Droits et devoirs,* II, 211 ; — Calvo, *Projet de traité* (Revue de droit international, 1874, p. 540.) ; — Ortolan, *Diplomatie de la mer,* II, 301 ; — De Domin-Petrushevecz, *Précis d'un code de droit international,* art. CXL-CXLVI.

23 avril 1839 entre la France et la République orientale (Montévidéo), en déterminant les conditions auxquelles seraient soumis les bâtiments de la République orientale naviguant dans la Plata, pendant la durée du blocus, excluait par cela même la nécessité de l'avertissement spécial et de la mention sur le rôle d'équipage prescrits par les instructions de notre ministre de la marine. Qu'il appartenait au gouvernement de ladite République de convenir, avec le commandant de nos forces navales, de règles spécialement applicables aux bâtiments de la République expédiés de ses ports pendant le blocus des côtes de la République Argentine. — Déclare valable..... »

5me système. — Les traités que nous avons cités dans ce chapitre sont les seuls qui aient exigé une notification quelconque pour que le blocus soit opposable aux neutres. Les autres sont muets sur ce point (1), et la déclaration de Paris elle-même décide implicitement qu'un blocus est obligatoire par cela seul qu'il est effectif, sans qu'il soit besoin d'une notification, diplomatique ou spéciale.

Ayant exposé les diverses doctrines émises sur la matière, il nous reste à les juger et à prendre parti pour l'une ou pour l'autre d'entre elles. Le système, qui nous paraît le plus rationnel, peut se formuler dans ces deux principes, dont nous allons entreprendre la démonstration : 1° Une notification est nécessaire pour que les neutres soient obligés de respecter le blocus et puissent être condamnés en cas de violation ; 2° Cette notification ne doit pas être diplomatique, elle doit être spéciale.

(1) *V.:* 11 avril 1713, art. 20, Grande-Bretagne et France (De Clercq, *Traités de la France*, I, 10) ; — 22 août 1742, art. 20, France et Danemarck (De Clercq, I, 46) ; — 1 avril 1769, art. 16, France et Hambourg (De Clercq, I, 11) ; — 18 septembre 1779, art. 14 France et Mecklembourg (De Clercq, I, 135) ; — 26 septembre 1786, art. 23, France et Grande-Bretagne (De Clercq, I, 157) ; — 3 février 1876, art. 23, Paraguay et République Argentine (*Arch. diplom.*, 1876-77, III, 170).

1° Une notification est nécessaire.

C'est un principe de bon sens qu'on n'est tenu au respect d'une règle que si on sait l'existence de cette règle : ce serait une absurdité tout ensemble et une tyrannie que de punir pour la violation d'une règle qu'on n'a pas pu connaître. Lorsqu'un blocus est établi par un belligérant, il ne peut donc obliger les neutres qu'autant qu'ils en ont connaissance. Les auteurs sont d'accord sur ce point; mais, ils se séparent lorsqu'il s'agit de savoir comment un blocus peut être connu des neutres. Faut-il un avertissement formel? ou bien les faits ne parlent-ils pas suffisamment d'eux-mêmes?

On a dit que le seul aspect des lieux bloqués ou même la seule existence de la guerre suffisait à avertir les neutres; mais cette doctrine ne devait pas réussir. En effet, s'il est vrai que les blocus ne peuvent exister que pendant la guerre il n'est pas moins vrai que ceux-ci n'existent pas inévitablement dans toutes les guerres maritimes: le blocus n'est pas une conséquence nécessaire des hostilités. Il est donc impossible de déclarer les neutres avertis du blocus par cela seul qu'ils connaissent la déclaration de guerre; mais, ne faut-il pas les considérer comme tels dès lors qu'ils ont approché du lieu réellement investi? Pas davantage. Sans doute, le navire qui se trouvera à proximité du port apercevra les bâtiments de guerre qui sont stationnés et en croisière devant ce port; mais, par cette seule vue, il ne saura nullement la cause de cette croisière et de ce stationnement. Est-ce une flotte de blocus? est-ce simplement une flotte d'observation? Le neutre ne saurait être fixé à cet égard que si on lui fait connaître le véritable état des choses. Une notification est par conséquent indispensable.

2° Mais, quelle doit être cette notification?

Faut-il une notification diplomatique ? Beaucoup d'auteurs l'ont soutenu, mais ils n'exigent pas tous cette notification au même titre. Tandis que la plupart la regardent comme un simple avertissement du blocus adressé aux gouvernements neutres, quelques-uns, comme Gessner, la proclament une condition de l'existence juridique du blocus.

Aucune de ces opinions ne nous paraît légitime. L'opinion de Gessner conduit d'abord en pure logique à des conséquences inadmissibles. Considérant la notification générale du blocus « comme ayant une importance analogue à celle de la publication pour la validité des lois », ce publiciste doit en effet admettre les solutions suivantes :

1° De même que la loi oblige tous les citoyens d'un pays du jour où la publication est faite dans le pays sans qu'il soit besoin d'un avertissement spécial adressé à chacun d'eux et sans qu'il soit nécessaire que chacun d'eux la connaisse réellement en fait, de même le blocus doit être obligatoire pour tous les sujets neutres du jour où la notification est reçue dans le pays et dès ce moment personne ne peut en prétexter l'ignorance : cette notification générale étant la publication d'une loi, elle ne doit pas être corroborée par un avertissement donné à chaque individu. On arrive ainsi à ce résultat inique que des neutres ne connaissant pas en fait le blocus seront néanmoins obligés de le respecter : on condamnera donc des non-coupables.

2° De même que la loi n'oblige pas les citoyens tant qu'elle n'est pas publiée, de même le blocus établi devant un port ne sera pas opposable aux neutres tant qu'il n'aura pas été notifié dans le pays neutre.

Cette conséquence logique de l'assimilation entre la pu-

blication des lois et la notification générale du blocus aboutit elle-même à des conséquences injustes.

En effet, de deux choses l'une :

Ou bien la notification diplomatique sera faite au moment même de l'investissement réel, et alors pendant un certain temps — le temps nécessaire pour que la notification parvienne à l'État neutre — un blocus existant en fait ne devra pas être respecté.

Ou au contraire elle aura lieu avant l'investissement réel, et alors les neutres devront croire à l'existence d'un blocus bien avant qu'il soit réellement commencé (1).

Ces conséquences logiques de l'assimilation avec la publication des lois ne sont cependant pas admises par Gessner, puisque cet auteur exige encore la notification spéciale pour rendre le blocus efficace à l'égard des neutres. Outre que cette exigence implique une contradiction dans la doctrine, elle amène aussi un résultat peu rationnel; elle conduit à absoudre des coupables : En effet, Gessner admet par là qu'un navire neutre, averti spécialement du blocus et violant néanmoins ce blocus, ne pourra pas être condamné lorsque la notification diplomatique n'a point été faite.

L'idée sur laquelle l'écrivain allemand fait reposer tout son système n'aboutit pas seulement à des conséquences mauvaises que lui-même ne veut pas adopter, elle est encore complètement fausse en soi. Décider que la notifica-

(1) C'est ce qui eut lieu pendant la guerre d'Orient de 1854. Une communication officielle prussienne du 21 avril 1854, insérée au *Moniteur Prussien* du 22 avril, donnait connaissance d'un message de l'amiral sir Napier, dans lequel cet amiral prévenait qu'il était parti le 12 du mois du golfe de Riga pour bloquer tous les ports russes des golfes de Bothnie et Finlande. La *London Gazette* ne put annoncer l'existence du blocus réel que le 16 juin.

tion générale est la condition d'existence juridique du blocus comme la publication est la condition d'existence juridique des lois, c'est assimiler deux choses tout à fait différentes. En effet, si la publication peut avoir pour effet de rendre les lois obligatoires à l'égard des citoyens, cela tient exclusivement à ce que le pouvoir qui fait cette publication a autorité sur ces citoyens ; or cela se produit-il dans notre hypothèse ? Nullement. L'État belligérant n'a aucune autorité sur les neutres représentés par leur gouvernement ; dès lors, comment la notification qu'il leur fait du blocus, fait établi par le belligérant d'une manière unilatérale sans le concours du gouvernement neutre, pourrait-elle rendre ce blocus existant à leur égard ? En réalité, les neutres, *indépendants*, ne sont pas obligés de respecter le blocus parce que le belligérant le leur a notifié ; ils sont tenus à respecter un blocus dès qu'il est *effectivement* établi, et ils doivent le respecter par ce seul motif qu'ils sont neutres et que l'état de neutralité les oblige à observer les actes légitimes qu'une nation en guerre accomplit vis-à-vis la nation ennemie. Ils devraient donc respecter un blocus *effectif* qu'ils connaîtraient autrement que par une notification émanée du belligérant. Nous n'en exigerons pas moins cependant une notification du belligérant pour autoriser la condamnation d'un neutre, mais cela uniquement par la raison que cette notification est le seul moyen *certain* et *non arbitraire* de constater la connaissance du blocus par le neutre. Ainsi, pour nous, la notification n'est pas nécessaire pour donner l'existence au blocus (1), elle n'est qu'un simple avertissement aux neutres.

(1) On comprendrait ce système, si on pensait, avec Cauchy, que le blocus constitue une *guerre spéciale*, et non seulement un *moyen de guerre*. Car, alors, la notification serait pour la guerre spéciale du blocus, ce que

Envisagée à ce point de vue, la notification diplomatique n'est pas indispensable (1), la notification spéciale suffit. C'est ce que nous allons démontrer. On comprend que pour les lois la divulgation se fasse par une publication dans le pays, car c'est le seul moyen, tout imparfait qu'il soit, de porter les règles nouvelles à la connaissance des citoyens : il serait physiquement impossible de notifier la loi à chaque individu. Mais, en matière de blocus, pourquoi exiger l'emploi d'un moyen aussi imparfait que la notification générale, lorsqu'un moyen plus parfait, la notification spéciale, est pratiquement possible ?

La notification spéciale est un moyen pratique, car rien n'est plus facile pour l'escadre de blocus que d'avertir de l'état des lieux chaque navire neutre qui s'approche du littoral investi.

Elle constitue, de plus, un moyen de faire connaître le blocus aux vaisseaux neutres beaucoup plus parfait que la notification diplomatique. Cette vérité va ressortir des considérations suivantes : En premier lieu, la notification spéciale, se faisant sur les lieux mêmes, pourra avertir tous les intéressés à la connaissance du blocus, tandis que la notification diplomatique ne sera connue que par un nombre assez restreint d'intéressés : celle-ci ne pourra pas, en effet, avertir du blocus les capitaines en mer au moment où elle a été faite et ceux qui ont quitté leur pays

la déclaration de guerre est pour la guerre ordinaire. Au contraire, d'après nous, ce moyen de guerre du blocus, comme tout autre moyen de guerre, doit *exister* indépendamment d'un avertissement quelconque.

(1) Cependant, une décision arbitrale du roi de Prusse, à la date du 30 novembre 1843, condamna la France à payer des dommages-intérêts à des marchands anglais qui avaient été lésés par la non-notification du blocus au gouvernement britannique. Le blocus, dont il était ici question, était le blocus que le gouvernement français avait établi sur les côtes de Portendick, en 1834 et 1835, lors de sa guerre avec les Maures Trarzas (De Clercq, *Recueil de traités*, V, 131).

après qu'elle a eu lieu, mais avant qu'elle fût reçue dans ce pays. Il est vrai que les auteurs, pour éviter cet inconvénient, décident que la notification spéciale peut, dans certains cas, remplacer la notification diplomatique, et décident qu'elle devra être faite aux navires qui, à raison des circonstances, n'ont pu apprendre le blocus avant leur départ ou pendant la route. Mais, qui ne voit le danger d'un pareil système ! Par là, on serait appelé à décider au préalable si le blocus est connu du navire par une voie autre que l'avertissement spécial, et on serait ainsi facilement conduit dans le domaine des vagues suppositions, et par conséquent de l'arbitraire : « Enlevant à la notification spéciale son caractère absolument obligatoire et indispensable, dit très justement Calvo (1), cette opinion subordonne l'avertissement à donner à chaque navire à une appréciation arbitraire des circonstances et crée ainsi une jurisprudence incertaine, anormale, et pour ainsi dire casuistique. » En second lieu, la notification diplomatique n'est même point, pour les neutres qui l'ont reçue, un moyen parfait de connaître l'existence du blocus. Car, si cette notification leur apprend que le blocus existait au moment où elle a été envoyée, elle ne leur fait pas savoir si le port *demeure* encore bloqué à l'époque où elle est parvenue à leur connaissance. Cette connaissance restreinte peut, il est vrai, servir parfois à diminuer les pertes que les neutres auront à supporter par suite de l'état de guerre, en les empêchant de faire pour les lieux réellement bloqués d'inutiles expéditions commerciales ; mais, d'autre part, elle peut aussi leur nuire, puisqu'il est évident que si les neutres suspendaient ou modifiaient d'après cette seule notification leurs opérations de commerce ils s'exposeraient à les troubler mal à propos au cas où

(1) Calvo, *op. cit.*, § 1157, II, 544.

le blocus n'existerait pas réellement sur les lieux ou s'il avait déjà pris fin au jour où leurs expéditions auraient pu y arriver.

La notification diplomatique n'a donc pas une efficacité réelle (1); par conséquent, on ne peut pas imposer au belligérant l'obligation de la faire : la loi rationnelle ne peut imposer une obligation inefficace. La notification spéciale est, au contraire, pleinement efficace, puisque elle avertit du blocus tous les intéressés et cela au moment utile. Sans doute, elle n'empêchera pas les expéditions inutiles vers les lieux bloqués ; mais, dans la réalité des choses, celles-ci seront-elles vraiment empêchées par la notification diplomatique? On peut certes en douter. Les blocus n'étant obligatoires que s'ils sont réels et d'autre part l'investissement réel pouvant cesser d'un moment à l'autre, l'intérêt bien entendu des neutres sera souvent de faire leur expédition projetée malgré la notification diplomatique : si à leur arrivée le blocus dure encore, ils pourront toujours, en se retirant dans le voisinage , profiter de la première interruption de blocus pour entrer dans la place, et ils pourront ensuite en sortir légalement, même si un nouveau blocus a été établi, car, nous le verrons plus loin, d'après les principes en usage, les navires qui se trouvent dans un port bloqué avant l'investissement ont le droit d'en sortir sur lest ou avec les marchandises chargées avant le blocus.

Nous pouvons donc conclure : La notification spéciale est nécessaire mais suffisante pour rendre le blocus obli-

(1) On ne peut admettre, comme le fait l'Angleterre, que du jour où la notification diplomatique est reçue, les neutres ne peuvent plus se diriger vers le port bloqué. On ne saurait en effet exiger des peuples *indépendants*, qu'ils se croient exclus d'un port par un fait sans pouvoir vérifier si ce fait même existe dans les conditions qui le rendent obligatoire à leur égard.

gatoire vis-à-vis de chaque navire neutre. L'utilité effacée que la notification diplomatique peut avoir dans certains cas ne la rend pas indispensable ; les belligérants peuvent toutefois la faire, mais c'est alors une simple mesure de courtoisie internationale.

B. — Des notifications obligatoires à l'égard des navires entrés dans le port avant l'établissement du blocus et qui veulent en sortir.

D'après la pratique, les bâtiments entrés avant le blocus peuvent sortir du port bloqué sur lest et même avec les marchandises embarquées avant l'investissement ; d'un autre côté, quelques traités modernes permettent aux navires qui se trouvent dans cette position de sortir avec leurs cargaisons. La question n'a donc d'intérêt que pour les nations qui reconnaissent à l'attaquant le pouvoir de prohiber le chargement après l'ouverture du blocus et pour les navires qui veulent sortir avec une cargaison.

La majorité des publicistes et la pratique internationale ne pensent pas que, dans cette hypothèse, la notification spéciale soit une formalité obligatoire (1). Voici comment Calvo s'exprime à ce sujet : « On conçoit, dit-il, que pour satisfaire aux exigences multiples de la navigation et pour sauvegarder des opérations engagées de bonne foi dans l'ignorance des faits qui ont pu surgir inopinément sur des points écartés du globe avec lesquels il n'existe pas de communications régulières et fréquentes, le droit international ait subordonné à l'accomplissement de certaines formalités, à une série d'avertissements préalables la capture et la confiscation des navires neutres qui, arri-

(1) Calvo, *op. cit.*, § 1159, II, 545 ; — Hautefeuille, *op. cit.*, II, 218 ; — Massé, *op. cit.*, I, § 302, 303 ; — Bulmerincq, *Projet de règlement*, §§ 42 46 ; — Hall, *op. cit.*, § 262, p. 623. — Les Instructions françaises de 1870 paraissent n'exiger la notification spéciale que pour les navires *venant du large*.

vant de la haute mer, se présentent sur la ligne d'un blocus. Mais les mêmes considérations de haute équité ne sauraient être invoquées en faveur des navires qui se trouvent mouillés dans l'intérieur d'une rade au moment où le port est investi par des forces navales ennemies. En effet, le chef du blocus s'étant obligé à signifier officiellement aux autorités des lieux dont il est chargé d'interdire l'accès, le but et le commencement de ses opérations et à fixer un délai pour la libre sortie des navires chargés ou sur lest (1), ceux-ci se trouvant ainsi avertis d'une manière générale de l'existence du blocus ne peuvent plus alléguer cause d'ignorance et n'ont évidemment pas le droit d'exiger qu'on leur fasse encore, à la sortie, dans chaque cas particulier, une signification spéciale semblable à celle qui est de rigueur à l'entrée. »

Le droit conventionnel incline au contraire vers une doctrine opposée : Quelques traités imposent en effet la notification spéciale. De ce nombre sont les conventions conclues par les États-Unis avec le Brésil le 12 décembre 1828, art. 19 (Martens, *Nouv. rec.* IX, 62), avec le Chili le 16 mai 1832, art. 17 (*Nouv. rec.* XI, 444), avec le Pérou le 13 novembre 1836, art. 16 (*Nouv. rec.* XV, 120), et avec l'Italie le 26 février 1871, art. 14 (*Arch. diplom.* 1874, IV, 372). Nous citerons également dans ce sens le traité du 15 septembre 1828, art. 20, entre le Mexique et les villes Hanséatiques (Martens et Murhartd, *Recueil*, I, 687), celui du 6 juin 1843 entre la France et l'Équateur (M. et M. V, 402), enfin celui du 16 mai 1850, art. add. entre la Belgique et le Pérou (M. et M. XV, 314). La jurisprudence française (Conseil dÉ'tat, 17 juillet 1850, aff. de

(1) « Le commandant du blocus doit notifier par parlementaire la déclaration du blocus aux autorités et aux consuls du lieu bloqué. » (Bulmerincq, *op. cit.*, § 42) ; — (art. 7, Instructions françaises du 25 juillet 1870). — La commission de Wiesbaden a substitué « *écrit* » à « *parlementaire* ».

l'*Elisa Cornish ;* Sirey, 1853, II, 95) et la pratique des États-Unis (déclaration de blocus des ports du Sud du 19 avril 1861) paraissent se conformer à ce droit conventionnel (1).

Dans un récent ouvrage sur la *Propriété privée ennemie sous pavillon ennemi*, (Paris, 1882), M. de Boeck apprécie ainsi ce droit conventionnel et cette pratique des nations : « Nous convenons qu'au cas de sortie la notification spéciale sera moins indispensable qu'au cas d'entrée ; mais l'escadre de blocus peut se tenir assez loin des côtes pour qu'on ne puisse savoir au juste si le blocus continue, sans se porter à proximité de la ligne de blocus : aussi nous paraît-il préférable de maintenir ici encore le principe de la notification spéciale » (N° 700, p. 667.)

III. — Puisque le blocus n'oblige les navires neutres venant du large qu'autant qu'ils ont reçu une notification spéciale, il importe d'examiner les conditions que cette notification doit remplir pour exister valablement.

Les usages internationaux semblent exiger l'accomplissement d'une triple condition (2) :

A. — Il faut d'abord que l'avertissement spécial soit donné sur les lieux mêmes du blocus.

Cette exigence se comprend : La notification spéciale adressée à un navire loin de la place bloquée ne serait

(1) Sur toute cette matière des notifications, comp. : H. Bargrave Deane, *op. cit.*, p. 31-37, p. 52, 53.

(2) La notification diplomatique ou générale s'opère, soit par une communication écrite que le belligérant adresse aux États neutres, soit par un avis officiel relatant la date du commencement du blocus et précisant la zone nautique qu'il doit embrasser.

Il va de soi que la notification, soit diplomatique, soit spéciale, ne doit pas être plus étendue que le blocus lui-même. M. Siegfried Weiss (*Code du droit maritime international,* Paris, 1858, § 90) a cependant soutenu qu'il n'était pas nécessaire qu'il fût annoncé dans la notification diplomatique le nom des ports de l'ennemi pour soutenir un blocus légal et qu'il suffisait d'y indiquer que tous ses ports, havres et rades en général étaient bloqués pour cause de guerre soutenue contre lui.

d'aucune utilité pour lui, puisqu'elle ne pourrait pas lui indiquer que cette place sera encore bloquée au moment où il en sera proche, seul moment où le blocus impose véritablement des obligations aux neutres. « Le système contraire, dit très bien M. Martens, serait opposé aux vrais principes, car il ne suffit pas d'une déclaration donnée dans un port qu'un autre port est bloqué pour constater le fait du blocus de celui-ci : il doit être loisible aux navires neutres d'aller s'en assurer » (Martens, *Nouv. rec.* XV, 505, *note*).

C'est donc avec raison que la France a blâmé le décret chilien du 2 avril 1838 (1) qui considérait la notification spéciale sur les lieux, comme inutile à l'égard des navires qui l'avaient reçue en forme dans un port chilien et qui la portaient par écrit sur leurs papiers de mer.

B. — La seconde condition de validité imposée par les traités et par la pratique se trouve nettement exprimée dans les Instructions complémentaires françaises du 25 juillet 1870 (§ 12), dont voici les termes : « La notification du blocus ne peut être inscrite sur les papiers de bord d'un navire neutre que *par l'un des bâtiments de guerre formant le blocus*. En conséquence, un croiseur, non engagé dans cette opération et se trouvant loin des limites qui y ont été assignées ne peut faire valablement cette notification, ni arrêter le navire neutre qui se dirigerait vers le point bloqué, sauf à exercer sur ce navire une surveillance spéciale, si les circonstances l'exigent. »

Cette décision, qui se légitime déjà par les raisons données à l'appui de la première condition, repose encore sur un motif que le secrétaire d'État des États-Unis, M. Seward, a parfaitement mis en lumière : « Le fait que

(1) Déclaration de la République du Chili sur le blocus des ports péruviens ; Martens, *Nouv. rec.* XV 05.

ce sont les navires chargés du blocus qui donnent connaissance de celui-ci, disait-il à lord Lyons en 1861 (1), est le meilleur avis que le port est *effectivement* bloqué ».

C. — L'avertissement spécial doit être donné par écrit et il doit contenir certaines indications utiles.

En dehors de quelques traités qui se bornent à exiger la notification spéciale sans indiquer la forme qu'elle doit revêtir, le droit conventionnel et la pratique internationale sont d'accord pour subordonner la validité de la notification à l'accomplissement de cette condition. La convention franco-brésilienne du 21 août 1828 est la plus explicite à cet égard, elle indique même la raison qui nécessite l'inscription sur les papiers du navire. Comme elle a en quelque sorte servi de prototype aux clauses analogues des traités que la France et les autres pays ont conclus depuis, il nous paraît utile d'en reproduire ici le texte littéral : « Aucun bâtiment de commerce appartenant aux sujets de l'une des hautes parties contractantes qui sera expédié pour un port, lequel se trouvera bloqué par l'autre, ne pourra être saisi, capturé ou condamné, si préalablement il ne lui a été fait une notification ou signification de l'existence ou de la continuation du blocus par les forces bloquantes ou par quelque bâtiment faisant partie de l'escadre du blocus ; et, pour qu'on ne puisse alléguer une prétendue ignorance du blocus, et que le navire qui aura reçu cette intimation soit dans le cas d'être capturé s'il vient ensuite à se représenter devant le port bloqué pendant le temps que durera le blocus, le commandant du bâtiment de guerre qui fera la notification devra apposer son visa sur les papiers du navire visité, en indiquant le jour, le lieu, ou la hauteur où sera faite la signification de

(1) Lord Lyons à lord Russel, 2 mai 1861, *Arch. diplom.* 1861, III 438.

l'existence du blocus, et le capitaine du navire visité lui donnera un reçu de cette signification contenant les mêmes déclarations exigées pour le visa. » Ce reçu de la signification, que cette convention impose ainsi au capitaine neutre, n'est pas généralement exigé par les traités et les lois intérieures des nations ; les autres formalités au contraire sont toujours déclarées nécessaires. *(Comp.* : ord. suédoise du 12 avril 1808 (1) ; — instructions françaises du 17 mai 1838 et du 25 juillet 1870 ; — déclarations américaines du 14 mai 1846 et du 19 avril 1861 ; — ord. danoise du 16 février 1864 ;– règlement prussien du 20 juin 1864 ; — ord. italienne du 20 juin 1866). A ce sujet, les actes internationaux ne diffèrent que sur les points de détail (ces détails sont plutôt du domaine du droit national que de celui du droit international), ainsi sur les papiers qui doivent renfermer la mention de l'avertissement et sur les indications que celui-ci doit contenir. Il est utile cependant que ces indications spécifient toujours le nom du capitaine visiteur, la date et le lieu (longitude et latitude) de la notification, car de cette façon on pourra savoir expressément si la notification a été faite sur les lieux bloqués et par un bâtiment de la division du blocus.

L'importance que nous attribuons à l'accomplissement de ces formalités n'est pas une importance purement théorique ; la jurisprudence française, en effet, a eu plusieurs fois à statuer sur ces matières. Cette jurisprudence semble avoir passé par deux phases bien distinctes : Dans une première phase représentée par un arrêt du 4 mars 1830 (aff. *Madona di Montenero, Recueil Lebon*, XII (1830, 127), les tribunaux français n'ont pas subordonné la validité de

(1) L'ord. suédoise du 8 avril 1854 ne semble pas demander que l'avertissement spécial soit donné *par écrit*, car elle se borne à exiger que « les capitaines neutres soient *formellement prévenus* de l'état du port par l'officier qui commande le blocus ».

l'avertissement spécial à une inscription sur les papiers de bord et ils ont admis que l'existence de cet avertissement pouvait résulter des *interrogatoires* du capitaine du navire capturé. Mais, dans une seconde phase, ils n'ont au contraire reconnu une valeur à la notification spéciale qu'autant que celle-ci avait été inscrite sur le rôle d'équipage. Le conseil d'État a agi ainsi à plusieurs reprises, en 1843, en 1845 et en 1847 (1). Voici notamment comment il s'est exprimé dans l'arrêt du 17 juillet 1843 (aff. de la *Joséphine*) : « Considérant, dit-il, que dans l'espèce, bien qu'il soit constaté au procès-verbal rédigé par le commandant de la goélette française l'*Éclair* qu'avertissement de l'existence du blocus a été donné par lui de vive voix, la veille de la capture, au capitaine de la *Joséphine ;* qu'il ne résulte pas de l'instruction soit que ledit capitaine ait compris cet avertissement, soit qu'il ait été suppléé à la mention dudit avertissement qui aurait dû être inscrite sur le rôle d'équipage. D'où il suit que le commandant de l'*Éclair* n'avait pas le droit de capturer la *Joséphine*. Déclare la prise non valable. » (*Recueil Lebon*, XXV (1843), 370.)

(1) 24 juillet 1845 ; *Recueil Lebon*, XXVII (1845), 402 ; — 21 décembre 1847 ; XXIX (1847), 712.

CHAPITRE TROISIÈME

DES EFFETS DU BLOCUS ET DE SA VIOLATION

SECTION PREMIÈRE.

DES EFFETS DU BLOCUS MARITIME

Cette section sera divisée en trois paragraphes :

I. Conséquences du blocus dans les rapports des belligérants.

II. Conséquences du blocus dans les rapports du belligérant bloqueur et des neutres.

III. Conséquences du blocus au point de vue des conventions et des intérêts privés.

§ 1. — Conséquences du blocus dans les rapports des belligérants.

En ce qui concerne les vaisseaux de guerre appartenant à l'État bloqué, le blocus ne modifie pas les conditions où ils se trouvaient : la guerre ayant éclaté entre les deux pays, ces bâtiments peuvent toujours être capturés par les navires de guerre de l'État qui établit le blocus. La même règle doit être admise à l'égard des navires de commerce ennemis, puisque les lois actuelles de la guerre maritime permettent de les saisir en pleine mer, quoique propriété privée et tout à fait étrangère à la guerre : le blocus ne pourra avoir quelque effet pour ces navires que le jour où

le droit international aura déclaré l'inviolabilité de la propriété privée ennemie sur mer (1). Dans l'état actuel des choses, le blocus n'a donc pour les belligérants d'autre conséquence que d'augmenter les entraves apportées à leur commerce maritime et d'en précipiter la ruine.

C'est en ce qui concerne la situation des navires neutres que le blocus produit des conséquences principales : il en sera traité au paragraphe suivant.

§ 2. — Conséquences du blocus dans les rapports du belligérant bloqueur et des neutres.

Le principe qui sert de fondement aux effets du blocus vis-à-vis des neutres est le suivant : Le blocus a pour conséquence d'interrompre les communications qui peuvent aider la place investie et nuire au belligérant bloqueur (2). Tous les auteurs sont d'accord sur ce principe, mais ils se divisent sur son application. Quelles sont, d'une manière précise, ces communications qui fortifient le port bloqué et qu'il faut interdire ? C'est là une question

(1) Le règlement russe de 1869 (§ 16) considère comme neutres les bâtiments destinés à des expéditions scientifiques ; dès lors, dans cette législation, le blocus produira ses conséquences ordinaires pour cette catégorie de navires belligérants.

L'art. 211 du Code maritime italien de 1865 déclare que la capture des navires marchands d'un État ennemi par les navires de guerre sera abolie à l'égard des États qui adopteront le même traitement à l'égard de la marine marchande italienne, et l'art. 212 en permet la confiscation pour rupture d'un blocus effectif ou déclaré. (*Comp. aussi :* les ord. autrichienne et prussienne du 13 mai et du 19 mai 1866, l'ord. italienne du 20 juin 1866 (art. 2.), l'ord. prussienne du 18 juillet 1870, et le traité italo-américain du 26 février 1871 (art. 12).

(2) Le règlement français du 26 juillet 1778 admet ce principe, puisqu'il permet aux armateurs d'arrêter « *les navires neutres qui porteraient des secours à des places bloquées* » ; seulement, il est insuffisant sur ce point : il ne détermine pas la nature des secours que les neutres peuvent apporter et qu'il faut empêcher.

des plus controversées, sur laquelle on ne compte pas moins de six systèmes.

I. — Une première opinion doit être d'abord mise à part, car elle diffère complètement des autres par l'idée même qui lui sert de base. Loin d'attribuer les mêmes effets à tous les blocus, elle fait varier ces effets suivant les raisons qui ont déterminé le belligérant à investir la place.

Jouffroy (1) déclare en effet qu'un belligérant a cinq raisons de bloquer un port et que, dans chacun de ces cas, toutes les communications ne seront pas également défendues aux navires neutres.

Un belligérant peut d'abord bloquer une ville pour faciliter à une armée qui l'assiège du côté de terre les moyens de s'en emparer. Dans cette hypothèse, le blocus atteindra son maximum d'intensité; tout commerce et même toute communication avec la place bloquée seront interdits aux neutres. « On pourra même écarter ceux des navires dont les cargaisons n'auraient aucun rapport à la guerre, parce qu'il est important qu'une place assiégée par terre et par mer n'ait aucune communication extérieure et que l'on n'y apprenne pas ce qui se passe au dehors. »

Le blocus aura au contraire des effets moins étendus s'il a été établi dans le seul but d'empêcher qu'une flotte ennemie ne reçoive, du moins par mer, ce qu'il lui faut pour compléter son armement. Alors, on permettra l'accès du port bloqué à tous les vaisseaux neutres dont la cargaison consiste en objets « qui ne servent pas aux armements maritimes ».

Un troisième cas peut encore se présenter : En bloquant un port, le belligérant a voulu troubler le commerce de ce port. Dans ce cas, « on ne doit défendre aux neutres

(1) Jouffroy, *Droit des gens maritime universel*, Berlin, 1806, p. 160-165.

que les relations de commerce qu'ils entretiendraient au profit de l'ennemi bloqué ». Car il n'y a aucun motif pour mettre des entraves à la navigation des peuples pacifiques, « lorsqu'ils se bornent à naviguer pour le compte de leur commerce national et non pour le compte des négociants du port investi ».

Telles sont, suivant Jouffroy, les seules hypothèses où le blocus produit quelque effet à l'égard des neutres. Dans les deux dernières, — quand le belligérant bloque un port pour y tenir renfermée une escadre de corsaires ou un armement quelconque ou bien pour être averti à temps de la sortie d'une flotte, — le blocus ne doit exercer aucune influence quelconque sur le commerce des neutres.

Cette théorie, qui a au moins le mérite d'être originale, a été complètement écartée dans la pratique : aucune Cour de prises ne l'a sanctionnée et aucune puissance maritime ne l'a adoptée. Elle a même été repoussée, en théorie, par tous les publicistes. « Le système de Jouffroy, dit notamment Gessner (*op. cit.,* p. 215), n'est pas seulement arbitraire et artificiel, il est encore impratique. Le blocus est une opération de la guerre maritime par laquelle on ne se propose que rarement la conquête réelle du port investi. Le blocus n'a dans la règle pas d'autre but que de déterminer l'ennemi à la paix en interrompant ses relations commerciales. De nos jours, on l'a dit avec raison, la guerre a soif de la paix ; le blocus n'est qu'un moyen important d'assouvir cette soif, de procurer la paix. Mais il n'est possible d'intercepter le commerce ennemi qu'en interdisant aux neutres toutes relations avec les ports bloqués. Aussi le droit international a-t-il reconnu ce droit de la manière la plus positive. Dans cet état de choses, la théorie de Jouffroy est mise complètement de côté ; d'ailleurs, cette théorie est rendue tout à fait impratique par le

simple fait qu'elle est fondée exclusivement sur les intentions des belligérants, qui échappent à la connaissance du juge. »

II. — Cette idée, indiquée par Gessner, que le blocus entraîne l'interdiction du commerce avec la place bloquée, forme la base des doctrines qu'il faut maintenant examiner. Certaines différences existent toutefois entre elles ; ces systèmes se séparent en effet sur l'application de l'idée même qui leur sert de fondement. Les uns prohibent *toutes* les relations de commerce, tandis que les autres défendent seulement *certaines espèces* de relations commerciales.

A. — De ces systèmes le plus important est assurément celui qui interdit toutes les communications commerciales quelles qu'elles soient. Plusieurs décisions internationales l'ont sanctionné. Malheureusement, celles-ci sont très peu précises. Sans parler de quelques actes qui se bornent à déclarer que « le commerce des vaisseaux des puissances neutres ne se fera pas par les ports bloqués » (1), la plupart n'indiquent que d'une manière indécise et incomplète les conséquences que l'idée-mère adoptée doit entraîner. Il faut donc compléter ces conventions par voie d'interprétation, et à cet égard on peut les diviser en deux grandes catégories.

a. — Il est d'abord certains traités, — ce sont les plus anciens (2), — qui, muets sur la nature des vaisseaux

(1) V. le traité du 17 juin 1818, Prusse et Danemarck ; — l'ord. russe des 8-9 mai 1780, l'ord. prussienne du 30 avril 1781. Comp. encore : une dépêche de M. Seward à M. Adams du 21 mai 1861, et le décret mexicain qui proclame le blocus de Matamoros ; ce décret, du 9 juillet 1866, déclare simplement que « le port est fermé au commerce étranger et au commerce de cabotage ».

(2) Traités du 17 décembre 1650, Espagne et Provinces-Unies ; 16 juillet 1667, Hollande et Suède ; 11 juillet 1670, Danemarck et Grande-Bretagne ; Nimègue, 10 août 1678 ; Utrecht, 11 avril 1713.— Comp. aussi dans ce sens la notification du blocus de Gaëte du 20 janvier 1861, et les déclarations de neutralité espagnoles du 17 juin 1861 et du 26 juillet 1870 qui

servant au transport, se bornent à déclarer que le blocus a pour conséquence de fermer l'accès du port à toutes les marchandises « de quelque nationalité qu'elles soient, dont le trafic restait permis avec les belligérants. »

Cette manière de procéder, par trop laconique, nous paraît devoir entraîner logiquement les résultats suivants : Puisque le blocus ferme le port aux marchandises de toutes sortes, on doit défendre l'accès de ce port à tous les navires quelle que soit leur nature — de commerce ou de guerre — qui transportent une cargaison, et le permettre au contraire à tous ces bâtiments, s'ils sont sur lest.

Ces règles, qu'à défaut d'un texte précis la logique nous oblige d'admettre, ont d'ailleurs été consacrées expressément par quelques décisions spéciales. Une ordonnance russe des 2-15 mars 1806 (Martens, *Nouv. rec.*, I, 433) a en effet déclaré, sans distinguer la nature du navire, qu' « *aucun navire neutre* ne pourrait conduire dans les places bloquées des munitions de guerre, provisions ou autres marchandises quelconques, » et une circulaire du vice-amiral russe comte Heyden, en date des 6-18 octobre 1828 (*Ann. Lesur.*, app., p. 126), a décidé formellement que l'entrée des Dardanelles et de Constantinople (mise en état de blocus) serait accordée à *tous les bâtiments neutres chargés sur lest*, mais serait refusée à *tous ceux qui auraient à leur bord de la contrebande de guerre ou tout autre objet pouvant servir à approvisionner l'endroit investi* (1). Cette circulaire peut servir de modèle au

n'interdisent l'accès des ports bloqués qu'« au transport, sous pavillon espagnol, de tous articles de commerce. » (*Arch. dipl.* 1861, III, 293 ; 1871-72, I, 278).

(1) V. aussi une circulaire de Bureau maritime autrichien du 9 juillet 1854 (Bulmerincq, *Rapport*, p. 77) qui constate ce fait que, durant la guerre de 1854, l'embouchure de la Sulina mise en état de blocus par la

système que nous exposons, car elle ajoute à la doctrine qu'elle contient le complément nécessaire pour la rendre réalisable en pratique : elle soumet à une visite les navires neutres qui se présentent devant la place bloquée, de façon à pouvoir constater s'ils sont chargés ou sur lest.

b. — Les autres conventions qui reconnaissent au blocus des effets purement commerciaux procèdent d'une manière différente. Elles ne s'occupent plus du chargement, elles s'occupent uniquement de la nature des bâtiments neutres qui apparaissent devant le lieu investi : « Quand un port est bloqué, disent ces traités, aucun bâtiment de commerce ne peut avoir accès dans ce port ». Cette règle, qui se trouve dans de nombreux traités du XIXe siècle (1), est admise aussi par certaines lois intérieures, notamment par l'ordonnance suédoise du 21 janvier 1804, par les règlements danois du 1er mai 1848 et du 16 février 1864, et par l'ordonnance italienne du 20 juin 1866. Quel en est donc le véritable sens ? Sa portée, croyons-nous, peut se résumer ainsi : Le blocus a pour effet d'écarter tous les navires marchands, même sur lest, mais il n'a pas pour

France et l'Angleterre fut fermée aux navires *chargés* sans que les navires *non chargés* fussent empêchés de pénétrer dans le Danube.

Un manifeste russe du 1er mai 1772 (Martens, *Rec.* VI, 33) n'interdisait les ports bloqués qu' « aux navires *marchands* avec des chargements » ; en ce faisant, cet acte semblait donc autoriser l'entrée des *bâtiments de guerre,* même chargés.

(1) Comp : 4 septembre 1816, Suède et États-Unis ; 4 juillet 1827, Suède et États-Unis ; 1er mai 1828, Prusse et États-Unis ; 18 février 1831, Prusse et Mexique ; 10 décembre 1837, États-Unis et Grèce ; 26 novembre 1838, États-Unis et Sardaigne ; 31 juillet 1839, Prusse et Grèce ; 30 juillet 1842, Autriche et Mexique ; 23 juin 1845, Union douanière allemande et Sardaigne ; 13 décembre 1846, Grèce et Villes Hanséatiques ; 25 septembre 1839, France et Texas 28 octobre 1844, France et Nouvelle-Grenade ; 21 août 1828 ; France et Brésil ; 27 octobre 1860, Italie et San-Salvador ; 19 décembre 1862, Danemarck et Vénézuela ; 28 août 1869, Zollverein et Mexique.

conséquence d'interdire l'entrée du port aux bâtiments de guerre, alors même que ceux-ci porteraient des marchandises (1). Tel est bien le résultat qu'on obtient en interprétant strictement le texte de ces traités, et assurément en cette matière une interprétation littérale du texte nous paraît être la seule permise. Le droit de blocus étant une exception à la règle générale qui garantit aux neutres la liberté de leurs relations maritimes, ne faut-il point nécessairement interpréter en faveur des neutres les points sur lesquels le traité relatif au blocus a gardé le silence ? Cette façon d'agir s'impose d'ailleurs, si l'on rapproche ces conventions de certaines autres conclues à la même époque et qui écartent du port bloqué d'une manière générale tous les bâtiments neutres (2). Cette différence dans la rédaction doit assurément répondre à une différence dans la théorie, sinon à quoi servirait le texte des traités !

Cette liberté d'entrée pour les vaisseaux de guerre, qui résulte ainsi implicitement de ces traités, a du reste été consacrée formellement par quelques décisions. Pendant la guerre de la sécession américaine, il fut en effet expressément déclaré par le gouvernement des États fédéraux que les navires de guerre des neutres auraient le droit de pénétrer dans les ports interdits et d'en sortir (M. Seward au senor Tassara, ministre d'Espagne, 2 mai 1861 ; — lord Lyons au contre-amiral sir Milne, 11 mai 1861 ; — *Arch. dipl.* 1861, III, 443), et ce principe se trouvait déjà inséré dans les Instructions américaines du 24 décembre 1846 (*Arch. dipl.* 1861, III, 441).

Maintenant que nous connaissons la doctrine du droit

(1) La convention postale du 4 septembre 1860 entre la France et la Sardaigne (art. 6) considère comme vaisseaux de guerre les paquebots de poste, propriété de l'État ou subventionnés par l'État.

(2) V. 3 novembre 1864, États-Unis et Haïti ; 26 février 1871, États-Unis et Italie.

positif sur cette difficile question des effets du blocus, il nous est permis de porter sur elle un jugement d'ensemble. Cependant, nous n'examinerons point ici si l'idée générale suivie par les traités est exacte; nous nous demanderons seulement si les conséquences que ceux-ci en ont tirées ont été logiquement déduites. A cet égard, nous ne pouvons répondre que d'une manière négative. En effet, partant de cette idée que le blocus interrompt toutes les communications commerciales, il ne fallait pas se borner à écarter les bâtiments de commerce ou de guerre transportant des marchandises, il fallait encore éloigner les navires marchands sur lest et ceux des bâtiments de guerre qui auraient à leur bord des passagers. Le commerce ne se fait pas seulement par l'importation ou l'exportation des produits, il se fait aussi, ou tout au moins il se prépare, au moyen des renseignements oraux; or, il est bien probable, sinon certain, que si un navire marchand sur lest ou un bâtiment de guerre portant des passagers veut entrer dans un port bloqué, c'est pour y contracter certains engagements commerciaux. Cela sera surtout probable si, comme il arrive d'habitude, le port bloqué par mer n'est pas en même temps investi par terre. Ceci admis, il faudra encore défendre l'accès du lieu bloqué à tous les vaisseaux poste, ou au moins aux paquebots de correspondances commerçants et non militaires (V. dans ce sens une instruction française de 1838, n° 3, [Martens, *Nouv. rec.*, XV, 804] et une note du 3 mai 1838 adressée au secrétaire d'État des États-Unis par le ministre de France à Washington [Martens, *loc. cit.*]. Cf. aussi, proclamation du 14 mai 1846, n° 3 [Martens, *Nouv. rec.*, IX, 167]).

En résumé donc, en pure logique, du moment où on admet que le blocus a des conséquences exclusivement

commerciales, on ne doit permettre l'entrée des ports bloqués qu'aux seuls navires de guerre, sur lest et sans passagers : l'équipage de ces vaisseaux ne pourra généralement fournir à la nation bloquée que des renseignements militaires.

B. — Nous avons dit que, parmi les systèmes qui attribuaient au blocus des effets purement commerciaux, les uns prohibaient toute espèce de commerce sans distinction de produits et défendaient l'exportation comme l'importation, tandis que les autres n'interdisaient que certains commerces particuliers avec le port bloqué. Ce sont ceux-ci que nous devons maintenant exposer ; on peut en distinguer de trois espèces.

a. — La première de ces doctrines ne reconnaît d'autre effet au blocus que d'interdire l'accès du port aux marchandises de contrebande de guerre (1). Elle a été mise en pratique par la Sardaigne, en 1848, lors du blocus de Trieste. L'amiral sarde Albini écrivait en effet le 8 juillet 1848 au gouverneur de cette ville : « D'après les ordres que j'ai reçus de mon gouvernement, l'escadre que j'ai l'honneur de commander permettra l'entrée dans le port de Trieste aussi bien que la sortie à tout navire marchand, sans excepter ceux sous pavillon autrichien, *pourvu qu'il ne soit trouvé à bord des troupes*, *armes ou munitions de guerre ou des objets de contrebande pour la marine militaire*, et pour cela ils seront soumis à une visite. » Nous devons toutefois ajouter que cette lettre se terminait par le passage suivant, qui semble contredire la doctrine qui venait d'être énoncée : « Afin que la flotte italienne, ajoutait M. Albini, ne cause aucun dommage aux navires marchands, y compris les autrichiens, je prie V. Exc. de vouloir bien donner avis aux commerçants qu'aucun navire

(1) Comp.: traité du 22 novembre 1662 (art. 3) entre Alger et la Hollande.

ne pourra traverser la ligne des bâtiments de guerre italiens qui bloquent le port de Trieste et qu'à la moindre tentative on tirerait sur eux » (Martens et Murhardt, *Rec.* XII, 499).

Cette théorie exige à peine une réfutation; elle conduit à rendre inutile l'établissement d'un blocus, puisque sans recourir à ce moyen de guerre un belligérant a le droit d'arrêter, même en pleine mer, un navire neutre porteur de contrebande de guerre.

b. — Un second système attribue au blocus des effets plus larges; il divise en effet les marchandises en trois catégories: 1° celles qui sont de la contrebande de guerre, et qui ne peuvent pas être introduites même dans une place ennemie non bloquée ; 2° celles qui servent généralement à la nourriture et sustentation de la vie, et dont l'entrée est interdite seulement dans les ports bloqués ; 3° enfin, celles qui ne rentrent pas dans ces deux catégories, et dont le commerce est absolument libre en temps de guerre.

Ce système, qui défend l'introduction dans le port bloqué des seuls articles pouvant entraver le siège, soit les armes, les munitions et les vivres, a pour auteur Grotius (*Le droit de la guerre et de la paix,* liv. III, ch. I, V, 3; éd. Pradier-Fodéré, III, p. 9), et il a été suivi par un traité du 1er avril 1769 (art. 16, 17) conclu entre la France et Hambourg (De Clercq, *Recueil*, I, 111) (1).

Mais, il ne devait point réussir; car, reposant sur une base incertaine, il donnerait lieu, s'il était admis, à des discussions sans fin. Il est toujours impossible de savoir de quoi une place bloquée a besoin ! (Cf. Bynkershoek,

(1) Cf. aussi : 10 mai 1655, France et Villes Hanséatiques (Dumont, VI, 2e p., p. 103) et 18 septembre 1779, France et Mecklembourg (De Clercq, I, 135).

Quæstiones publicæ, lib. I, cap. 11). Il faut donc prohiber l'introduction de quelle chose que ce soit sans exception. C'est ce qui fut expressément reconnu par la jurisprudence française en 1830 : un arrêt du Conseil d'État du 4 mars (Aff. de la *Carolina*, Rec. Lebon, XII (1830), 120) jugea en effet que le règlement de 1778, qui autorise l'arrestation des navires neutres « portant des *secours* à des places bloquées », devait être interprété largement et s'appliquait parfaitement à un bâtiment chargé d'acier, clous, planches, cornes et rhum ; il n'y a pas lieu, a-t-il dit, de distinguer suivant la nature des denrées transportées.

c. — La troisième doctrine est plus intéressante, mais elle n'est guère plus sérieuse que les précédentes. Soutenue en 1858 par M. Siegfried Weiss (1), elle peut se résumer dans les deux principes suivants :

Le blocus empêche les neutres d'apporter dans le port bloqué de la contrebande de guerre et interdit tout commerce que ceux-ci voudraient faire avec les produits de la nation soumise au blocus (§ 92 *a*).

2° Au contraire, les navires marchands peuvent entrer dans la place bloquée ou en sortir, s'il est reconnu, par une visite pratiquée par le bloqueur, que les navires, la cargaison et les personnes sont neutres (§ 92 *b*).

Fermer l'accès du port bloqué à ces navires, dit cet auteur, serait violer ce principe du droit international que la navigation et le commerce ne sont pas interrompus entre les neutres et les belligérants. Et ce serait de plus une rigueur inutile, car le commerce des neutres avec leurs propres produits ou avec les produits qui leur appartenaient avant que les nations fussent en guerre ne pourra jamais enrichir le belligérant bloqué : le commerce neutre avec

(1) Siegfried Weiss, *Code du droit maritime international*, Paris, 1858, Amyot; tome II (§§ 92, 93).

produits ennemis étant défendu, la nation investie recevra en effet des marchandises neutres sans pouvoir donner ses productions en échange, or il est prouvé par un principe d'économie politique « que celui qui achète et ne vend rien tombe de plus en plus en décadence matérielle » (§ 93) (1).

M. Siegfried Weiss ne nous paraît pas avoir été heureux dans sa tentative ; le système qu'il propose sur les effets du blocus maritime doit succomber devant la remarque suivante : Ce commerce neutre avec des produits neutres, qui est ainsi autorisé, aidera souvent mais ne lésera jamais la nation bloquée ; en effet, de deux choses l'une : ou bien la place bloquée manquera de produits pour alimenter son industrie, et alors les marchandises neutres que les navires étrangers lui apporteront lui seront utiles et l'argent qu'elle donnera en échange ne sera pas de l'argent perdu ; ou bien au contraire les habitants du lieu bloqué auront des produits suffisants pour vivre et résister, et alors ils n'achèteront point ceux que les neutres conduiront dans la place : on ne peut assurément forcer les négociants bloqués à acheter des marchandises dont ils n'ont nul besoin.

III. — Jusqu'ici il n'a été question que des doctrines fondées sur cette idée : le blocus interrompt seulement les communications commerciales. Plusieurs traités ont cependant reconnu au blocus des effets plus étendus, ils ont admis que toute espèce de communication était interceptée entre un port bloqué et le dehors.

(1) Faisant l'application de son système, M. Weiss écrit dans son *Etude Historique* (vol. I, p. 223.) : « Quelques jugements sans fonds et pleins de non-sens ont été rendus en Angleterre et en France concernant les prises faites pendant la guerre de Crimée : En juillet 1854 un navire allié a été condamné par la cour anglaise parce qu'il passait par le Danube bloqué alors, et un navire danois avec une cargaison neutre a été condamné parce qu'il passait par un port russe bloqué. »

C'est la théorie qui se rencontre dans les traités de droit maritime les plus considérables. Les conventions de 1780 et de 1800 et la déclaration de Paris de 1856 ont décidé, d'une manière générale, que le blocus interdisait aux neutres « l'accès du port ou de la côte ennemie ».

D'autres traités ont même été plus précis encore, en ce qu'ils ont déclaré le port fermé à « tous les bâtiments neutres » quelles que soient leur nature et leur cargaison. Nous ne passerons pas en revue toutes ces conventions, nous ne mentionnerons que les plus importantes : traités des États-Unis avec la Grande-Bretagne du 28 octobre 1795, avec la France du 30 septembre 1800, avec la Colombie du 3 octobre 1824, avec l'Amérique centrale du 5 décembre 1825, avec le Mexique du 5 avril 1831 ; convention du 31 août 1858 entre la Belgique et le Chili ; enfin, traités des 3 novembre 1864 et 26 février 1871 conclus par les États-Unis avec Haïti et l'Italie. La convention qui fut signée le 24 septembre 1844 entre la Chine et le gouvernement français renfermait à ce sujet les expressions les plus formelles : « Dans le cas où la Chine entrerait en guerre avec une autre puissance, disait l'art. 32, les *navires français* pourront, sauf le cas de blocus effectif, *circuler* sans obstacle des ports de l'une aux ports de l'autre et y *trafiquer* comme à l'ordinaire. »

Cette règle que le blocus prohibe le commerce et même toute communication a été encore inscrite dans les ordonnances suédoises du 12 avril 1808 (art 1, § 8) et du 8 avril 1854 (§ 4), dans les règles russes de 1869 (§ 95), dans la déclaration autrichienne du 11 mai 1877 (art. 1) et dans les instructions françaises du 25 juillet 1870 (n° 7).

Cette opinion, que le droit positif a ainsi consacrée dans une certaine mesure, nous semble conforme aux principes de la raison. Quand un belligérant bloque un port ou une

côte, il veut isoler son ennemi de telle façon que celui-ci se trouve réduit à ses propres forces et ne puisse chercher au dehors une aide quelconque, les neutres doivent donc cesser avec la nation bloquée toute communication qui faciliterait sa résistance et rendrait moins efficaces les opérations militaires du bloqueur. D'abord, les neutres ne doivent pas importer dans la place investie ou en exporter des marchandises quelconques, car ce commerce lui permettrait de résister plus longtemps ; mais cela ne suffit pas : on peut aussi aider un belligérant par d'autres moyens. On peut en effet le fortifier au point de vue militaire, en lui annonçant des renforts ou en le renseignant sur la situation matérielle et militaire de son ennemi. Un neutre qui pourrait pénétrer dans un port bloqué et en sortir ensuite nuirait encore au bloqueur d'une autre façon : rencontrant en mer des vaisseaux ennemis ou pénétrant dans un port resté libre de la nation bloquée, il donnera peut-être certaines indications utiles sur la position des assiégés. Qu'on ne dise pas que ces faits seront trop rares pour permettre au bloquant d'exiger des neutres l'obligation si onéreuse de cesser toute communication avec le port bloqué, car des indications ainsi fournies par des neutres seront plus fréquentes qu'on ne le croit. Sans doute, les officiers d'un navire neutre ne se feront point les serviteurs complaisants des assiégés ; mais en sera-t-il de même des simples matelots? Ceux-ci d'ailleurs, une fois débarqués dans le port bloqué ou un port ennemi encore libre, se mêleront aussitôt à la population de l'endroit, ils aimeront alors à parler de ce qu'ils ont vu et rien ne sera plus facile que d'en tirer des renseignements quelquefois fort utiles. Des neutres pourront ainsi inconsciemment causer souvent de grands embarras à l'État bloqueur. Voilà pourquoi nous pensons que la sortie,

comme l'entrée d'une place bloquée, doit être défendue à tout navire quel qu'il soit.

A. — Nous disons d'abord que le blocus a pour effet d'interdire l'accès de la côte investie à tout bâtiment neutre (1).

Par conséquent nous écarterons, non seulement les navires de guerre ou de commerce portant cargaison, mais encore ceux de ces bâtiments qui sont sur lest ou qui transportent des passagers en dehors de l'équipage (2). Permettre l'entrée de ces vaisseaux, ce serait exposer le bloqueur à de graves dangers ; en effet, que peuvent-ils venir faire dans ce port bloqué (que d'après la pratique internationale ils ne pourront quitter qu'également sur lest), sinon apporter aux assiégés des nouvelles qui les fortifieront ?

Nous interdisons aussi l'accès du port aux paquebots de correspondances ; et, à cet égard, nous ne distinguons pas entre les paquebots-poste proprement dits auxquels des conventions internationales confient spécialement l'échange des correspondances officielles ou privées et les navires marchands ordinaires qui dans certains pays sont tenus de se prêter aux transports de la poste. Deux actes internationaux semblent cependant avoir fait une distinction analogue ; les instructions françaises rendues en 1838 pendant la guerre du Mexique et les instructions

(1) Quand même la réserve expresse n'en aurait pas été faite, les licences pour trafiquer avec les ports ennemis ne confèrent jamais le droit de violer des blocus régulièrement établis. Les défenses générales qui existent à cet égard sont considérées comme étant d'ordre public, comme maintenues de plein droit et comme ne pouvant devenir l'objet de dérogations tacites (Calvo, *op. cit.*, § 802, II, 85).

(2) La note française rendue le 17 mai 1838 par M. Molé montre bien que le blocus s'étend à tous les navires neutres ; elle a en effet pris soin de déclarer expressément que « les bâtiments de guerre neutres se présentant devant un port bloqué devaient aussi être invités à s'éloigner ».

américaines du 14 mai 1846 relatives au blocus de certains ports mexicains ont déclaré que l'entrée et la sortie des ports bloqués resteraient entièrement libres pour les paquebots de correspondances qui seraient militaires et non commerçants (Martens, *Nouv. rec.* IX, 167 ; — XV, 804) (1).

Ces faits sont les seuls qu'on puisse citer à l'appui d'une doctrine mixte ; tous les autres que l'histoire fournit ont au contraire suivi sur ce point un système absolu.

On trouve d'abord certaines espèces où le port bloqué a été ouvert à tous les bâtiments-poste, et parmi celles-ci on peut mentionner le cas du *Peterhoff*. Ce navire était un bâtiment de commerce anglais qui avait été chargé de la malle publique et qui fut capturé en 1863 par les forces fédérales comme transportant des marchandises dans les villes bloquées des Confédérés ; la saisie de ce navire n'empêcha point le respect de la correspondance, celle-ci fut même, par les soins des États du Nord, expédiée à sa destination. L'arrêt de confiscation intervenu à ce sujet (1er août 1863) démontre clairement que, si ce navire marchand servant à la poste fut empêché d'entrer dans le port bloqué, cela tenait uniquement à ce qu'il voulait aussi y introduire des marchandises neutres : un bâtiment de commerce qui aurait eu à son bord seulement la malle pu-

(1) Le gouvernement français appliqua bientôt la doctrine qu'il énonçait ainsi. Le 3 mai 1838 le ministre de France à Washington écrivait en effet au secrétaire d'État des États-Unis : « Je suis heureux de pouvoir vous citer un fait qui prouve la sincérité du désir d'éviter des ennuis aux neutres. Aujourd'hui même, M. le commandant de l'*Ontario* étant venu nous voir à bord de l'*Herminie* pour nous entretenir de l'arrivée prochaine du paquebot de correspondance et de commerce, l'*Anna-Elisa* de New-York, nous avons dû lui exprimer notre regret de la nécessité où nous serions d'interdire à ce navire l'entrée de Vera-Cruz, ainsi que nous l'interdirions à nos propres paquebots de correspondance et de commerce du Havre. » (Martens, *loc. cit.*).

blique n'aurait pas été écarté de la place investie (V. *Arch. dipl.* 1863 ; IV, 105, 108, 109).

Il faut encore citer au sujet des paquebots de correspondances les deux faits suivants :

En 1862, le vice-amiral de La Gravière déclara à sir Ch. Wyke que « sur une simple déclaration du capitaine que son bâtiment ne transportait pas de contrebande de guerre, le service du paquebot anglais avec le port de Tampico alors bloqué ne serait entravé en quoi que ce soit » ; et, en 1865, lors du différend hispano-chilien, M. Drouyn de Lhuys exprima le désir que les paquebots-poste qui sont chargés de transporter les correspondances pussent continuer leur service nonobstant le blocus : « il serait facile, disait le ministre français, d'établir une semblable exception sans nuire à l'efficacité des opérations militaires ».

Telle ne fut pas toutefois l'opinion du gouvernement espagnol, car nous ne sachions pas que celui-ci ait révoqué ses ordres à l'égard des bâtiments de correspondances (1). En agissant ainsi, l'Espagne ne faisait que suivre les errements des États-Unis. Pendant la guerre de 1861, le gouvernement américain déclara en effet que les vaisseaux de guerre neutres, qui peuvent entrer dans un port bloqué des Confédérés ou en sortir, ne pourraient point amener des passagers ou des correspondances particulières ; « ils sont seulement autorisés, disait M. Seward, à se charger des personnes, passagers ou correspondances, qui sont en rapport entre le gouvernement du pays auquel ils appartiennent et leurs agents diplomatiques et consulaires dans ces mêmes ports (2). »

(1) *Archives diplomatiques*, 1862, IV, 134 ; — 1866, I, 260.

(2) Dépêche de M. Seward à lord Lyons, 4 octobre 1861 ; *Archives diplomatiques*, 1862, I, 420.

C'est à cette théorie américaine qu'il convient, selon nous, de s'attacher.

En dehors des lettres ou dépêches qui constituent de la contrebande de guerre, un paquebot-poste peut contenir trois sortes de correspondances : des lettres particulières renfermant des renseignements utiles pour le commerce ou pour les opérations militaires, des lettres particulières absolument indifférentes à la guerre et au négoce, et enfin la correspondance diplomatique des États neutres ou de leurs agents. Si on pouvait décacheter la correspondance, la question qui nous occupe serait aisée à résoudre : on permettrait l'entrée du port bloqué aux correspondances innocentes et on écarterait les dépêches qui pourraient aider en quoi que ce soit le belligérant investi. Mais cela n'est pas possible ; le principe du secret des lettres existe et il doit être respecté. On ne peut davantage classer les lettres en ennemies et en innocentes d'après leur seule suscription, car ce moyen serait souvent illusoire : il suffirait à l'autorité bloquée, désireuse de recevoir des nouvelles du dehors, de se faire adresser les dépêches sous le nom d'un ami ou d'un particulier quelconque. La seule correspondance qu'on puisse reconnaître à cet examen extérieur est la correspondance diplomatique d'un État neutre, qui portera toujours le sceau du gouvernement qui l'envoie. Aussi, en ce qui la concerne, il n'existe point de difficulté. Pour la correspondance particulière, au contraire, le bloqueur se trouve réduit à cette alternative : ou bien l'écarter complètement et ainsi sacrifier les lettres innocentes, ou bien ouvrir le port bloqué à toutes les lettres privées et alors risquer de se nuire à lui-même en fortifiant son ennemi. Entre ces deux solutions l'incertitude ne nous paraît pas possible ; il faut interdire la place bloquée aux vaisseaux de correspondance : l'intérêt privé

doit s'effacer devant l'intérêt du belligérant bloqueur qui, dans ce cas, représente l'intérêt général ; la société a en effet soif de la paix et le blocus assouvira cette soif, déterminera l'adversaire à la paix d'autant plus rapidement qu'il sera plus étroit.

A cette solution se rattache une question intéressante qui a fait l'objet d'un remarquable rapport de M. Renault (1), nous voulons parler de la question des câbles télégraphiques sous-marins : Un belligérant bloqueur peut-il détruire un câble partant d'un territoire neutre et aboutissant à la côte bloquée ? Après ce que nous avons dit, la solution ne saurait être douteuse. Du moment où on pense que les neutres ne peuvent pas communiquer avec un port investi, il n'est guère contestable que le bloqueur puisse interrompre le câble d'atterrissage comme il pourrait intercepter un paquebot porteur de dépêches. « Cette destruction toutefois, dirons-nous avec l'Institut de droit international, devra être opérée de la manière la plus restreinte, et le belligérant qui en sera l'auteur devra rétablir le câble aussitôt que possible après la cessation de la guerre. Il est même à désirer que, quand les communications télégraphiques doivent cesser par suite de l'état de guerre, on procède simplement par voie de *séquestre* et non par destruction (2). »

(1) Rapport de M. Renault sur la protection des câbles télégraphiques sous-marins, présenté à la session de Bruxelles de 1879 (*Annuaire de l'Institut de droit international*, 1879-80, tome I, p. 379).

(2) Vœu de l'Institut relatif à la protection des câbles sous-marins, n° 4. Session de Bruxelles, septembre 1879 (*L'Année maritime*, 1879, p. 133).

Cette question des câbles sous-marins a souvent attiré l'attention des publicistes. Examinée à la conférence télégraphique tenue à Rome en 1872 (*Revue maritime et coloniale*, t. XXXVIII (1873), p. 369), elle a encore été soulevée dans le congrès international des électriciens tenu à Paris au mois d'octobre 1881 (*Le Temps* du 7 octobre).

Les moyens de communication sous-marins paraissent appelés à jouer un rôle très important dans l'avenir; bientôt la profondeur des mers ne sera plus utilisée seulement pour le transport des dépêches, elle servira aussi à amener dans un pays les marchandises et les habitants des autres pays. On sait, en effet, que la France et l'Angleterre exécutent en ce moment une œuvre gigantesque, la construction d'un tunnel sous la Manche destiné à relier par une voie ferrée ces deux grandes nations. Certes, il serait malaisé de contester l'influence bienfaisante d'un pareil tunnel en temps de paix; mais celui-ci produira encore certains effets en cas de guerre, et ces effets seront considérables (1) : Lorsque ce tunnel sera construit, le blocus de la France ou de la Grande-Bretagne deviendra un acte impossible. Cela est facile à démontrer, si on suppose que l'Angleterre est en guerre avec la Russie et que cette puissance veut bloquer les côtes britanniques riveraines de la Manche; dans une pareille situation, la France, puissance neutre, pourra parfaitement continuer ses relations avec l'Angleterre par le moyen du tunnel sous-marin. Il est, en effet, impossible d'assimiler ce tunnel à un câble télégraphique, car les deux choses n'ont point les mêmes caractères, et une telle assimilation aurait des conséquences désastreuses pour le monde entier : la Russie pourrait ainsi détruire un travail gigantesque, et par là elle empêcherait les relations de la France neutre avec la Grande-Bretagne, non seulement pour le temps des hostilités, mais encore après la guerre; le tunnel sous-marin n'étant pas de ces travaux qui se reconstruisent facilement et en quelques jours. Cette des-

(1) Il faut citer à ce sujet un article fantaisiste récemment publié en Angleterre et supposant une invasion de la Grande-Bretagne par des troupes françaises venues par le tunnel. Cet article se trouve rapporté dans la *Revue politique et littéraire*, du 25 mars 1882.

truction, qui cependant peut seule conserver une utilité au blocus, serait donc un moyen de guerre touchant les États neutres d'une manière directe et principale, et c'est pourquoi elle ne saurait être autorisée. Cela est vrai surtout, si on donne à ce tunnel son véritable caractère, celui de *voie terrestre* ; puisqu'on sait qu'un blocus maritime n'a jamais pour effet d'interdire les communications des neutres par la voie continentale. Ce tunnel est bien une voie terrestre ; car, ayant ses deux extrémités dans un continent, il est construit sur une base solide, la terre, et les communications qu'il abrite ne se font pas par des navires, mais par des voies ferrées : bien loin d'utiliser les eaux de la mer dans cette manière de communication, on cherche au contraire à les exclure le plus possible ; elles sont dans la circonstance, plutôt une cause d'inconvénients qu'une source d'avantages.

Lorsque nous défendons l'accès d'un littoral bloqué aux bâtiments neutres servant à la poste, nous ne comprenons pas dans cette exclusion les navires neutres qui transportent uniquement la correspondance *officielle* avec les agents des puissances étrangères et amies dans les ports bloqués ou qui ont à leur bord un agent diplomatique ou consulaire d'un État neutre. Ces bâtiments pourront pénétrer à travers la ligne de blocus, et ils le pourront alors même que cette correspondance diplomatique ou cet agent n'appartiendraient pas au gouvernement neutre souverain du navire de transport. C'est ce qui fut expressément reconnu par M. Seward, dans une lettre qu'il adressait à lord Lyons le 14 octobre 1861 : « Non seulement la correspondance officielle anglaise avec les autorités consulaires anglaises, mais aussi celle des autres puissances amies des États-Unis avec les agents de ces mêmes puissances dans les États du Sud peuvent être trans-

portées par des vaisseaux de guerre de S. M. britannique. »

Cette exception au principe que nous avons posé est parfaitement légitime. Les droits et les intérêts des neutres exigent que leurs relations diplomatiques et consulaires avec les belligérants ne soient pas interrompues par la guerre. D'ailleurs, les dépêches ainsi échangées ne seront jamais qu'un instrument de relations pacifiques entre les gouvernements neutres et les gouvernements belligérants ; leur provenance est un sûr garant qu'elles ne contiennent rien qui puisse nuire à l'une quelconque des parties en guerre. « Si ce droit de communication était refusé, disait fort justement, en 1870, M. Hamilton Fish au baron de Gérolt, ministre de Prusse à Washington (1), les guerres pourraient se prolonger indéfiniment. ce qui rendrait le retour de la paix impraticable. » Le droit de légation, et comme se rattachant à ce droit, le privilège d'envoyer et de recevoir des dépêches, sont des droits pleinement reconnus par la loi internationale, qui doivent être considérés comme étant supérieurs à tout droit belligérant. Le refus de reconnaître le droit de correspondance entre un agent diplomatique et son gouvernement, ne tendrait à rien moins que d'en conclure qu'il ne peut pas prétendre être neutre, et qu'il doit être regardé comme un ennemi, s'il continue à résider dans la ville mise en état de blocus. Ce droit ne peut être mis en question qu'autant que la partie attaquante a des raisons indéniables de croire qu'on en a abusé ; le supprimer en dehors de ce cas équivaudrait à une imputation contre

(1) *Archiv. dipl.* 1871-72, III, 1025. — En 1870, lors du siège de Paris, M. de Bismarck n'avait permis au ministre des États-Unis dans cette ville d'envoyer des dépêches à Londres qu'à la condition que celles-ci fussent décachetées et inspectées par l'armée d'investissement.

l'honnêteté du ministre et la neutralité de son gouvernement.

Si le transport des dépêches officielles neutres ne met pas en danger les intérêts du bloqueur, l'entrée du navire qui les porte peut toutefois présenter pour lui quelques inconvénients : il peut craindre certains renseignements compromettants donnés par l'équipage. Nous ne voyons guère comment on pourrait conjurer ce péril, bien peu probable, du reste, dans cette hypothèse où le navire neutre a un but précis en entrant dans la place : transporter la correspondance diplomatique. Le seul moyen pratique, suivant nous, serait de faire signer au capitaine du bâtiment un écrit par lequel il s'engagerait, tant pour lui que pour son équipage, à ne fournir au bloqué aucune indication sur la situation militaire et à ne rester dans le port investi que le temps nécessaire pour déposer le courrier et en prendre un autre; cet écrit pourrait encore obliger le capitaine à retenir son équipage à bord du bâtiment pendant le temps qu'il séjournera chez l'ennemi.

Cette doctrine sur les communications diplomatiques avec une place investie est conforme à la règle internationale généralement suivie. Durant la dernière guerre entre le Brésil et le Paraguay, le gouvernement américain obtint en effet, à deux fois différentes, l'autorisation pour son ministre au Paraguay de se rendre à l'Assomption : le vaisseau sur lequel cet agent s'était embarqué fut admis à traverser les lignes ennemies pour le déposer dans cette ville et le ramener ensuite aux États-Unis (*Arch. dipl.* 1871-72, III, 988). Nous ne connaissons qu'un seul fait qui soit contraire à cette pratique ; ce fait est rapporté par le président des États-Unis dans son message du 2 décembre 1823; « Le ministre nommé en Espagne, y lisons-

nous, s'est rendu presque aussitôt après sa nomination à Cadix, résidence du souverain auprès duquel il était accrédité. En approchant du port, la frégate qui le portait a été avertie par le commandant de l'escadre qui bloquait Cadix qu'elle ne pouvait entrer ; cependant le capitaine de la frégate n'a pas manqué de faire connaître le caractère public de la personne qu'il avait à bord ainsi que le seul but de son entrée dans le port, le débarquement du ministre plénipotentiaire. Cet acte, étant considéré comme une infraction au droit des ambassadeurs et des nations, formera un juste sujet de plainte au gouvernement français contre l'officier qui a commis un tel acte » (*Annuaire Lesur,* 1823, p. 754).

B. — La théorie que nous avons adoptée sur les effets du blocus maritime entraîne une deuxième conséquence. Les neutres, qui n'ont pas le droit de pénétrer dans un port bloqué, n'ont pas davantage le droit d'en sortir.

Ce principe, que nous croyons exact, n'est pas reconnu par les nations ; aussi, avant de le discuter, nous devons exposer les divers systèmes que les conventions et la pratique internationale ont consacrés. On peut à ce sujet distinguer six théories différentes.

a. — Suivant une première opinion, le blocus maritime ne doit avoir d'effet que sur l'entrée des navires neutres dans le port investi ; la sortie du port resterait libre pour tous les bâtiments étrangers.

Cette doctrine se trouve exprimée dans les Règles russes de 1869 (§ 17), qui définissent le blocus seulement comme empêchant toute communication *de la mer* au port ennemi. Ce règlement russe est le seul document qui ait admis cette idée. M. Bulmerincq (*Rapport cité,* p. 374 et suiv.) s'est donc trompé lorsqu'il a écrit qu'elle a été également consacrée par le traité des États-Unis avec l'Italie du 26 fé-

vrier 1871. En effet, si ce traité, dans son art. 13, ne tient compte que de l'*entrée* dans la place investie, il décide aussitôt dans l'art. 14 que la sortie d'un port bloqué est aussi interdite à certains vaisseaux déterminés.

Les termes des Règles russes sont très généraux ; et cette généralité conduit logiquement à admettre que les neutres peuvent sortir du port bloqué alors même qu'ils seraient entrés dans ce port pendant l'investissement, soit qu'ayant violé le blocus ils aient pu échapper à la poursuite ou à la surveillance des croiseurs, soit qu'ils n'aient commis aucune violation des droits du belligérant, ceux-ci ne leur ayant pas notifié le blocus ou n'ayant pas devant la place une force suffisante pour former un siège effectif et obligatoire. Ces conséquences logiques du système sont-elles bien rationnelles ? Il ne peut d'abord s'élever aucun doute pour le second cas ; car un blocus qui n'est pas constitué d'une manière effective ou qui n'a pas été notifié au navire qui se présente n'existe pas, et par suite il ne peut s'agir de sa violation par ce navire. La première hypothèse est au contraire plus douteuse : comme il y a eu violation du blocus, on peut en effet soutenir que cette violation, quoique n'ayant pas été punie au moment même où elle a eu lieu, n'a pas cependant cessé d'exister à l'époque où le navire s'est présenté pour sortir.

b. — Le second système que nous rencontrons exclut formellement ces navires neutres qui ont pénétré pendant le blocus ; d'après lui, ceux-là seuls doivent pouvoir sortir du port investi qui y sont entrés avant qu'il n'ait été bloqué. Ceux-ci peuvent en tout temps quitter la place sur lest ou avec un chargement, et le moment où le chargement a été fait importe peu à cet égard ; du moins, les actes qui consacrent ce système sont généraux et ne font aucune mention de cette circonstance importante. Parmi

ces actes, nous citerons les traités des États-Unis avec la Colombie du 3 octobre 1824 (art. 17), avec l'Amérique centrale du 5 décembre 1825 (art. 19), avec le Mexique du 5 avril 1831 (art. 21), avec Haïti du 3 novembre 1864 (art. 18), le traité du 15 septembre 1828 entre le Mexique et les Villes Hanséatiques (art. 16), les conventions conclues par la France avec l'Équateur le 6 juin 1843, avec Guatemala le 8 mars 1848 (art. 18), avec Honduras le 22 février 1856 (art. 18), le traité du 31 août 1858 entre la Belgique et le Chili (art. 18), celui du 19 décembre 1862 entre le Danemarck et Venezuela (art. 17), et la convention conclue par l'Italie avec Nicaragua le 6 mars 1868 (art. 13).

c.—D'autres traités ont adopté des idées moins libérales; ce sont les conventions conclues par le Pérou avec les États-Unis le 13 novembre 1836 (art. 16), la Belgique le 16 mai 1850 (art. add. B.); par les États-Unis avec le Brésil le 12 décembre 1828 (art. 19), avec le Chili le 16 mai 1832 (art. 17), et avec l'Italie le 26 février 1871 (art. 14). Permettant la sortie du port bloqué à certains navires neutres, ils l'interdisent à certains autres qui étaient également entrés dans le port avant l'investissement.

Les bâtiments entrés avant l'ouverture du blocus qui à toute époque peuvent sortir, sont ceux qui sont sur lest ou qui ont à leur bord des marchandises chargées antérieurement au blocus. A cet égard, il importe peu que le chargement appartienne à un sujet neutre ou à un citoyen de l'État belligérant attaqué; la liberté de navigation dérive, non pas de la qualité du propriétaire de la cargaison, mais seulement de l'époque à laquelle celle-ci a quitté le sol du belligérant pour passer sur celui de la nation neutre. Il n'y a pas non plus d'inconvénient à ce que les neutres puissent quitter la place investie avec la cargaison qu'ils y ont amenée et qu'ils n'ont pu vendre.

La sortie est au contraire complètement défendue aux navires neutres qui ont à leur bord des marchandises chargées après l'établissement du blocus. Cette solution est formellement indiquée par les traités : « Si un bâtiment entré dans un port avant le blocus, disent-ils, prend à bord un chargement après que le blocus a eu lieu, il devra être averti par les forces constituant le blocus de rentrer dans le port bloqué et de décharger ladite cargaison, et si après avoir reçu cet avertissement le bâtiment persiste à en sortir avec son chargement, il subira les mêmes conséquences que les bâtiments qui cherchent à forcer le blocus après avoir été avertis par les forces bloquantes (1). »

Une certaine difficulté s'est cependant élevée sur ce point. On s'est demandé si les rigueurs du blocus devaient s'étendre jusqu'à interdire la sortie du port à des marchandises *chargées* après le blocus, mais *achetées* avant l'investissement. On l'a nié : les marchandises, devenues propriété neutre antérieurement à l'ouverture du blocus et chargées seulement postérieurement à cette ouverture, a-t-on dit, peuvent traverser la ligne d'investissement, sans qu'il y ait violation des droits de la nation attaquante ; à la condition toutefois que les preuves de cette propriété antérieure soient faites par celui qui y prétend, et soient faites d'une manière positive et absolue. Mais cette doctrine, que le texte général des traités n'autorisait pas, n'a point prévalu. Hautefeuille (*op. cit.*, II, 204, 205) a notamment démontré qu'elle était peu pratique et qu'elle reposait sur un principe inexact. En effet, a-t-il dit, puisqu'aucune disposition du droit conventionnel ne détermine de quelle nature doivent être ces preuves, elles seront

(1) Un vaisseau neutre pourrait librement quitter le port bloqué, s'il a remis auparavant son chargement à un autre vaisseau neutre (Phillimore, *op. cit.*, III, p. 402).

laissées à l'appréciation de la puissance bloquante, et par suite cet avantage prétendu accordé aux neutres sera complètement annihilé : le bloqueur étant en définitive maître de permettre ou de prohiber l'exercice de ce droit, il pourra toujours en paralyser l'effet en rejetant les preuves de propriété les mieux fondées et les plus positives. De plus, ajoutait-il, les denrées qui sont restées sur le sol ennemi, bien que déjà devenues la propriété des sujets neutres, n'ont pas encore été soustraites à la juridiction du souverain territorial, et dès lors elles doivent être soumises à la loi du blocus, de la même manière que toutes les propriétés mobilières des citoyens neutres établis dans le port attaqué.

Nous arrivons donc à formuler ainsi ce troisième système : Peuvent sortir en tout temps les navires neutres qui sont sur lest ou qui transportent des marchandises prises à bord avant le blocus ; doivent au contraire rester dans le port bloqué les bâtiments porteurs d'une cargaison chargée après l'ouverture du blocus, alors même que celle-ci aurait été achetée antérieurement à l'investissement.

Cette situation différente, qui est ainsi faite aux navires entrés dans la place avant le blocus, entraîne l'examen d'une nouvelle difficulté : Lorsqu'un vaisseau chargé veut quitter la place investie, doit-il prouver l'antériorité de son chargement, ou sa cargaison n'est-elle pas plutôt, jusqu'à preuve contraire, présumée innocente ? La solution de cette question ne saurait être douteuse. Attendu qu'en général un navire neutre n'entre pas dans un port pour le quitter sur lest ou avec la seule cargaison qu'il portait à son arrivée, et qu'ordinairement un navire quitte la place sitôt qu'il est chargé, nous croyons que le vaisseau qui sortirait du port avec un chargement postérieurement à

l'ouverture du blocus s'exposerait à être saisi jusqu'à ce qu'il ait fourni la preuve que la cargaison était à bord avant que le blocus fût établi (1). En outre, si une sentence d'un tribunal des prises devait avoir lieu dans un pareil cas, nous pensons qu'il serait assez naturel que le vaisseau qui s'y est exposé de la sorte supportât les frais du procès, lors même qu'il serait absous.

d. — La distinction, que ce troisième système a établie entre les bâtiments neutres entrés dans la place avant son investissement, se retrouve dans l'opinion que nous devons exposer maintenant. Celle-ci, que la France et l'Italie ont consacrée (ord. italienne du 20 juin 1866, § 6 ; ord. française du 25 juillet 1870, n° 7), ne diffère de la précédente que par un léger détail : elle accorde en effet aux vaisseaux neutres un certain terme jusqu'à l'échéance duquel il leur est permis de sortir *avec une cargaison prise à bord après la déclaration du blocus*.

Ce délai, « qui doit toujours être suffisant pour protéger la navigation et le commerce de bonne foi », est fixé par le commandant des forces d'investissement et doit être mentionné dans la déclaration du blocus. C'est assez dire qu'il variera suivant les belligérants et suivant les circonstances : il a été de dix jours en 1870, lorsque l'amiral Fourichon bloqua les côtes allemandes de la Baltique (*Arch. dipl.* 1871-72, I, 361). Ce délai doit toujours comprendre en entier le *dies ad quem ;* cela a été expressément reconnu pendant la guerre franco-allemande (Le prince de la Tour d'Auvergne à lord Lyons, 19 août 1870 ; *Arch. dipl.* 1871-72, I, 400).

e. — Ce système, à la différence des deux précédents, traite sur un pied d'égalité tous les navires neutres qui

(1) Cette solution a été expressément admise en 1855, lors de la guerre de Crimée.

sont entrés avant le commencement du blocus. Il défend la sortie du port bloqué à tous ces bâtiments, sauf cependant dans un certain délai à partir de l'ouverture du blocus. Il n'y a donc plus ici à examiner si le navire est sur lest ou si la cargaison qu'il contient a été prise avant ou après le blocus : le délai expiré, aucun des vaisseaux ne peut plus sortir de la place sans s'exposer à la capture.

Cette solution absolue a été consacrée par un grand nombre de lois intérieures. Nous citerons les instructions françaises de 1838 (Martens, *Nouv. rec.* XV, 804), les instructions américaines du 14 mai et du 24 décembre 1846 (Martens, *Nouv. rec.* IX, 167 ; *Arch. dipl.* 1861, III, 441), les règlements danois du 1er mai 1848 et du 16 février 1864 (Mart. et Mur. *Rec.* XII, 236 ; *Arch. dipl.* 1864, II, 118), le règlement prussien du 20 juin 1864 (Bulmerincq, *Rapport,* p. 62), et la déclaration turque du 3 mai 1877 (*L'Année maritime*, 1877, p. 11).

Elle a encore été observée dans la pratique ; toutefois, sous ce rapport, il y a eu quelque hésitation. Ainsi, durant la guerre de la sécession américaine (1), le gouvernement des Etats du Nord soutint successivement deux systèmes différents : Le 2 mai 1861 M. Seward annonçait aux puissances neutres que « leurs navires auraient quinze jours pour sortir des ports à partir du commencement effectif du blocus, que ces bâtiments fussent ou non chargés et que leurs cargaisons eussent été embarquées avant ou après le commencement du blocus. » (M. Seward au ministre d'Espagne, 2 mai 1861 ; lord Lyons au contre-amiral sir Milne, 11 mai 1861; *Arch. dipl.* 1861, III, 443), et le 16 octobre de la même année il déclarait qu'il inter-

(1) Pour la pratique suivie en 1854 pendant la guerre d'Orient, V. Gessner, *op. cit.*, p. 217.

dirait la sortie, même dans un délai quelconque, à tout navire neutre qui prendrait à bord une cargaison après le commencement du blocus (Lord Lyons aux consuls anglais dans les États confédérés, 18 octobre 1861 ; *Arch. dipl.* 1861, IV, 400). A quoi donc fallait-il attribuer ce changement d'opinion -Cette variation, paraît-il (1), était due à un jugement de la Cour des États-Unis pour le district méridional de New-York, qui avait décidé que la loi du blocus n'autorisait pas la sortie d'un navire avec une cargaison prise après l'investissement. Ce jugement indique clairement quelle était, à cette époque, la tendance de la jurisprudence américaine. En effet, une décision du 13 juin 1861 rendue par la Cour de district de Colombia avait déjà confisqué un navire anglais, le *Tropic-Wind*, pour être sorti du port de Richemond, dans le délai de quinze jours, avec une cargaison postérieure à l'ouverture du blocus. Mais, chose curieuse, cette décision, bien loin d'avoir modifié les vues du gouvernement comme le fit plus tard le jugement de New-York, ne put même pas être appliqué : après avoir pris connaissance de la lettre de M. Seward du 11 mai 1861, la cour des Prises relâcha le *Tropic-Wind. (Arch. dipl.* 1862, II, 58).

La règle que nous étudions a été aussi appliquée par l'Espagne, en 1865, lors de son différend avec le Chili. Le 24 septembre de cette année, l'amiral Pareja, commandant en chef de l'escadre espagnole, notifiait en effet aux consuls étrangers qu'il était accordé aux navires de commerce neutres, se trouvant dans les ports chiliens bloqués, un délai de dix jours pour en sortir soit avec cargaison, soit sur lest (2). Mais ici encore, ce principe fut soumis à une

(1) Note de M. Seward du 16 octobre 1861.

(2) Cette circulaire du 24 septembre 1865 subordonnait ce droit de sortie à la condition que « les capitaines de ces bâtiments devaient établir

certaine restriction ; cet amiral déclara que « le bénéfice du délai n'était point accordé aux navires qui, se trouvant dans un port de la République, y chargeraient à destination d'un autre port chilien » (M. Drouyn de Lhuys au comte de Chasseloup-Laubat, 20 novembre 1865 ; *Arch. dipl.* 1866, I, 259).

La longueur du délai qui, dans ce système, est ainsi accordé aux bâtiments neutres pour sortir du port sans être molestés, varie avec les circonstances. Ainsi en 1854, lors du blocus d'Archangel, ce délai fut de quatorze jours, tandis qu'en 1846, dans la guerre mexico-américaine, il avait été de quinze et vingt jours. En 1864, lors des blocus de Pillau et de Dantzig ouverts le 19 avril, le terme a été de trois semaines ; et lorsqu'on renouvela le 27 juin, après l'armistice, le blocus de Dantzig, on accorda un terme de 20 jours. Les délais les plus courts que nous connaissions à ce sujet sont celui de dix jours que l'Espagne, en 1865, donna aux neutres pour quitter les ports chiliens, et celui de cinq jours qui fut accordé par la Turquie dans sa guerre de 1877 contre la Russie (1) : ce dernier délai, il est vrai, fut prolongé de sept jours sur les représentations des cabinets de Berlin, de Vienne et de Londres (2).

que la nationalité qu'ils revendiquaient était bien celle de leurs navires avant la notification du blocus, et cela au moyen d'un certificat *ad hoc* délivré par leurs consuls. ».

(1) Cette déclaration turque accordait aussi un certain délai (trois jours, puis dix) pour *se rendre dans les ports bloqués*. C'est le seul acte qui ait admis une semblable doctrine ; et son exemple ne doit pas être suivi : « Il est facile de comprendre, disait M. Drouyn de Lhuys, en réponse à une pétition de la chambre de commerce du Havre (18 décembre 1865), que si un délai devait être accordé pour entrer, le blocus perdrait dans bien des cas toute son efficacité ou ne pourrait plus s'excercer au moment le plus opportun. » (*Arch. dipl.* 1866, I, 267.) — (Cf. Réponse du prince de la Tour d'Auvergne à lord Lyons, du 19 août 1870. *Arch. dipl.*, 1871-72, II, 400).

(2) En 1838, lors du blocus de Buenos-Ayres par la France, le délai fut d'une longueur exceptionnelle : quarante-deux jours.

En définitive, on peut ramener à deux les systèmes qui ont été suivis en pratique pour la fixation de ce délai de sortie. Tantôt, comme dans les lois américaine, française et ottomane, le délai est fixé souverainement par la puissance bloquante ; tantôt au contraire, et c'est le système de la Prusse, du Danemarck et de l'Espagne, il est déterminé par le bloqueur d'accord avec les neutres : « A son arrivée à la station du blocus, dit le règlement danois de 1864, le chef des bâtiments croiseurs invitera tous les navires neutres, se trouvant dans les ports, à fixer le terme où ils pourron quitter la place, et si ce terme est jugé convenable et qu'il ne soit pas dépassé dans la suite, il ne pourra pas s'opposer à la sortie de ces navires » (Cf. § 21, règl. prussien de 1864). Le décret espagnol du 26 novembre 1864, qui admet cette doctrine, l'a cependant un peu modifiée dans son application ; l'art. 3 de ce décret déclare en effet : « Le blocus, étant établi, ne commence à avoir ses effets qu'après avoir été notifié par le chef de l'escadre bloquante aux *consuls des puissances neutres* par le moyen d'une circulaire. Cette circulaire les préviendra d'avoir à indiquer aussitôt le délai qu'ils estiment nécessaire pour la sortie du port des navires de leurs nations respectives ; si ce délai désigné paraît admissible, le chef de l'escadre bloquante le déclarera en laissant le passage libre pour ces navires pendant le délai accordé (1). »

Lorsqu'en 1861 la Nouvelle-Orléans fut placée en état de blocus, l'eau sur la barre du Mississipi étant très basse, le commandant de l'escadre bloquante prolongea le terme de sortie en faveur des navires *d'un tirage profond.*

(1) M. de Domin-Petrushevecz (*Précis d'un Code du droit intern.*) a formulé sa doctrine à ce sujet dans les deux articles suivants : — *Art. CXLIV.* « Les bâtiments de guerre des neutres ainsi que tous les navires de commerce ou autres appartenant à des personnes privées, à moins qu'ils ne soient au service de l'État belligérant ennemi, s'ils se trouvent dans le port au moment du commencement du blocus, peuvent s'éloigner

f. — Ce terme ainsi accordé aux navires neutres qui se trouvent dans la place est refusé à ces navires par le système qui nous reste à examiner. D'après cette opinion, en effet, aucun vaisseau neutre, quelle que soit sa situation, ne doit plus pouvoir sortir de la place après que celle-ci a été mise en état de blocus effectif.

Ce principe paraît avoir été observé par le président des États-Unis dans sa déclaration de blocus des ports du Sud du 19 avril 1861. Nous devons toutefois reconnaître que le gouvernement américain a abandonné plus tard cette manière de voir, dans les instructions détaillées qu'il envoya à ses commandants maritimes et aux consuls neutres.

Nous avons ainsi terminé l'exposé des théories consacrées par l'usage des nations ; il faut maintenant examiner si quelqu'une d'entre elles répond aux véritables principes.

Notre opinion à ce sujet ressortira des développements qui vont suivre. Deux règles peuvent la résumer : 1° les navires neutres qui se trouvent dans un port bloqué n'ont pas le droit d'en sortir avec une cargaison chargée après le blocus, voire même dans un certain délai si court qu'il soit ; 2° ils ne peuvent pas davantage quitter le port investi avec un chargement pris dans ce port antérieurement au blocus.

Quelques mots suffiront à légitimer la première de ces règles. L'exportation des denrées indigènes est, pour un peuple, une condition de prospérité aussi certaine que l'importation des produits exotiques ; car l'absence de

librement pendant un délai de huit jours, chargés de quoi que ce soit à l'exception des objets appartenant au gouvernement ennemi. » — *Art. CXLVI.* « Les navires se retirant sont assujettis à une recherche pour prouver qu'ils ne sont pas chargés des objets appartenant à l'État ennemi. »

Suivant une opinion de M. Bulmerincq, manifestée en 1874 à la session de l'Institut de droit international tenue à La Haye, le délai de sortie devrait être de quatre à six semaines. (*Revue de dr. intern.* 1875, p. 609).

débouchés pour les produits d'un pays amène toujours l'encombrement, et l'encombrement c'est souvent la ruine. Les neutres, par conséquent, aideraient singulièrement le bloqué au détriment du bloqueur et méconnaîtraient les devoirs de la neutralité, s'ils pouvaient sortir du port investi avec une cargaison postérieure au blocus.

Ceci admis, nous n'aurons pas de peine à démontrer qu'il faut aussi prohiber la sortie d'un chargement antérieur au blocus. Cependant, les publicistes ne se montrent pas aussi sévères, et les arguments qu'ils invoquent à cet égard peuvent se ramener à deux. D'abord, certains auteurs prétendent que leur solution est une conséquence même du fondement reconnu au blocus ; Hautefeuille (1) dit à ce sujet : « Le belligérant peut s'emparer de tous les droits de son adversaire, sans aucune exception, mais il ne peut en prendre d'autres, ni de plus grands. Le souverain du port avait le droit de défendre aux étrangers d'entrer sur son territoire ; il pouvait mettre à leur entrée les conditions qu'il jugeait bonnes et utiles. Mais, une fois le navire reçu dans ses eaux, il ne pouvait pas le retenir malgré lui, l'empêcher de partir. Il avait le droit de lui défendre d'acheter et de charger certaines denrées, de compléter sa cargaison commencée, ou même de prendre aucun chargement ; mais il ne pouvait, à moins de contraventions douanières, lui enlever ce qui était déjà mis à bord. La qualité territoriale du navire s'opposait à ce qu'il le retînt malgré lui dans ses eaux et à ce qu'il pût exercer aucune action sur les marchandises déjà chargées. Le conquérant a tous ces droits, mais il n'en a pas d'autres. Le navire neutre, entré dans le port avant le blocus, peut donc toujours sortir du port sur lest ou en emportant les denrées chargées avant l'investissement. » Ce raisonnement ne

(1) Hautefeuille, *Droits et Devoirs*, II, 202.

saurait nous convaincre, car cette substitution de souveraineté, sur laquelle il repose, ne nous a pas semblé constituer le véritable fondement du blocus. L'autre raison est plus sérieuse ; c'est un motif de pure équité : il est équitable, dit-on, que des bâtiments entrés dans un port étranger lorsque son accès était entièrement libre, ne soient pas contraints d'y demeurer par la mise en état de blocus, il faut protéger la navigation et le commerce de bonne foi. Cette considération doit-elle cependant avoir une influence décisive ? Nous ne le croyons pas ; et voici pourquoi : Si on permettait aux neutres de quitter la place investie avec un chargement antérieur au blocus, on leur donnerait un moyen bien facile et toujours certain de sortir avec une cargaison prise en réalité après l'investissement. En effet, rien ne serait plus aisé aux neutres que d'antidater le connaissement, et rien ne serait plus difficile pour la puissance bloquante que de découvrir cette fraude et partant de combattre la preuve d'antériorité que les neutres lui présentent. Cette fraude sera d'ailleurs très fréquente, puisqu'elle donne à la fois satisfaction aux intérêts des neutres et à ceux de la nation bloquée. Du moment qu'on admet que la sortie d'une cargaison postérieure est un secours porté à la place, il faut par conséquent prohiber aussi la sortie de marchandises prétendues chargées avant l'investissement. Sans doute, la mauvaise foi et l'intention coupable ne se présument pas ; mais, dirons-nous avec M. Bluntschli (art. 835, r. 3), « les États belligérants ne doivent pas non plus laisser péricliter leurs droits en croyant à la bonne foi de tout le monde » (1).

(1) D'ailleurs, on arriverait à un résultat aussi défavorable pour les neutres, alors même qu'on permettrait la sortie d'un chargement *prouvé* antérieur au blocus. Car, les preuves que les neutres devraient présenter seraient nécessairement soumises à l'appréciation souveraine du bloqueur.

Là toutefois doivent s'arrêter les rigueurs du blocus, car, poussées plus loin, elles seraient inutiles. Nous autoriserons donc la sortie des bâtiments neutres qui se trouvent sur lest, à la condition cependant que cette sortie ait lieu dans un délai très court. Cette exigence ne détruira pas un pareil droit : un navire sur lest étant toujours prêt à prendre la mer ; mais elle sera une garantie suffisamment sérieuse pour le bloqueur. En effet, on ne doit pas craindre qu'un bâtiment, qui part presque aussitôt après l'établissement du blocus, soit porteur de communications nuisibles au bloqueur ou divulgue certains faits devant gêner les opérations militaires de celui-ci. Ce que nous avons dit plus haut sur le traitement des vaisseaux-poste complétera enfin notre système : la correspondance diplomatique neutre peut en tout temps quitter librement le port investi (1).

Tels sont les seuls effets qu'il faut, selon nous, reconnaître au blocus maritime. Celui-ci n'a donc point pour conséquence d'empêcher que des marchandises parviennent au port investi par voie de terre ou au moyen de canaux et de fleuves : nous avons déjà reconnu ce principe

(1) Halleck (*Int. Law.*, ch. XXIII, § 33 et 34) permet la sortie des navires neutres dans les cas suivants : 1° quand il est prouvé que le navire était déjà mouillé dans le port bloqué lorsque le blocus a été notifié ; alors le navire peut remettre en mer sur lest ; 2° quand le navire est entré dans le port en relâche forcée ; 3° quand son entrée avec une cargaison a été autorisée par une permission spéciale ; cette permission doit s'interpréter dans le sens de l'autorisation de la sortie avec un chargement ; 4° quand, ignorant l'état de guerre, le navire s'est présenté à l'entrée du port bloqué qui ne lui a pas été interdite ; cette permission implicite n'étant pas d'ailleurs étendue nécessairement à la cargaison, dont les propriétaires peuvent avoir connu l'état de guerre ; 5° quand il quitte le port dans l'attente fondée d'une guerre entre son pays et le souverain du port ; alors il peut sortir même avec un chargement acheté pendant le blocus si l'achat a été fait avec les fonds de neutres. Enfin, d'après ce publiciste, un navire neutre dont l'entrée dans le port était légitime, peut en sortir avec sa cargaison primitive non vendue.

dans un chapitre précédent. Toutefois, il ne faut pas que de tels transports se mettent, même temporairement, à la portée de l'escadre de blocus; autrement, il ne serait plus question d'un transport par la voie terrestre.

Ces effets constituent le *maximum* des effets qu'un blocus peut produire; une nation bloquante qui irait au delà outrepasserait ses droits de belligérant. Rien, au contraire, ne s'oppose à ce qu'elle tempère la sévérité de ses moyens de guerre et diminue ainsi les sacrifices que les neutres doivent subir. Celui qui peut employer contre son ennemi les procédés les plus rigoureux doit pouvoir abandonner ces mesures, dès qu'elles ne sont pas utiles à la fin qu'il se propose : on peut toujours renoncer aux droits établis dans son seul intérêt. Les effets du blocus à l'égard de la place bloquée peuvent donc être modérés; et cette modération rejaillira nécessairement sur les effets de l'investissement à l'encontre des neutres, puisque la neutralité les oblige seulement à ne pas contrarier les actes qu'un belligérant juge convenable d'exercer contre son ennemi. Il ne faut pas, toutefois, que cette indulgence aille jusqu'à permettre, d'une manière générale, toute navigation et tout trafic avec le lieu bloqué; car, alors, il n'y aurait plus de blocus : une telle faveur équivaudrait à sa disparition.

L'histoire nous fournit plusieurs exemples de tempéraments ainsi apportés au droit strict du blocus. La plupart du temps, il est vrai, ceux-ci ont eu pour but de satisfaire l'intérêt du peuple qui les édictait et non de rendre les guerres moins nuisibles aux neutres; mais cela importe peu : même dans ce cas, les nations neutres profiteront toujours de ces adoucissements.

L'ordonnance britannique du 16 mai 1806 (Martens, *Nouv. rec.*, I, 436), présente d'abord une application in-

téressante de ces principes. Désireuse de conserver avec les neutres des relations qui étaient défendues par la France, l'Angleterre déclara dans cet acte « que le blocus établi devant les côtes françaises ne serait pas étendu de manière que des vaisseaux neutres, chargés de marchandises non appartenantes aux ennemis de S. M. et qui ne sont point de contrebande de guerre, fussent empêchés d'entrer dans les ports bloqués et d'en sortir, pourvu que ces bâtiments n'eussent pas été chargés dans un port soumis aux armes des ennemis, et qu'en sortant desdits ports ils ne fussent pas destinés pour un port appartenant à la France ou à ses alliés. »

Les mêmes idées furent encore suivies en 1840 et en 1855 par la même puissance :

En 1840, lors du blocus de Canton, la Grande-Bretagne, tout en défendant l'entrée du port, en permit la sortie de la manière la plus large. « En effet, disait-elle, le but principal quant au blocus de ce port, est de forcer la main au gouvernement par la perte de droits considérables de navigation. Des mesures plus sévères pour nuire à l'ennemi, en lui coupant et en détruisant le cabotage, en le privant de vivres, ne sont point nécessaires pour exécuter légalement les opérations du blocus... On ne saurait trop le répéter, l'intention du blocus de Canton est complètement accomplie, l'entrée des navires étant empêchée, le gouvernement étant gêné par la privation des droits de navigation et par la stagnation des relations à Canton. » (Martens, *Nouv. rec.*, IV, 467 et 478.)

Cette nation n'agit pas autrement pendant la guerre d'Orient. En effet, le 2 juin 1854, les amiraux anglais et français proclamèrent que le blocus effectif du Danube n'empêchait point la sortie des navires neutres, attendu qu'en établissant ce blocus ils avaient seulement voulu em-

pêcher tout apport de provisions aux armées russes qui se trouvaient sur le territoire ottoman : En 1855, dans l'affaire du *Gerasimo,* la Cour anglaise fit une application rigoureuse de ces principes (V. Deane, *op. cit.*, p. 28).

Citons enfin un fait plus récent qui montre bien que l'indulgence en matière de blocus est chose absolument légitime. En 1879, après avoir envahi le Pérou, le gouvernement chilien, sans occuper les gisements de guano des porteurs de bons péruviens, ayant prétendu les obliger à lui payer à titre de droit d'exportation tant par tonne de guano embarqué, l'avocat de ces derniers s'exprima à ce sujet de la façon suivante : « La prétention du Chili, déclarait-il, serait légitime s'il y avait eu blocus effectif, car de ce que le Chili aurait le droit d'empêcher les navires neutres de sortir des ports du Pérou, il en résulterait par cela même le droit de soumettre les chargements qu'il autoriserait à un droit d'exportation : qui peut le plus doit pouvoir le moins. Mais, dans l'espèce le blocus n'a pas été effectif. »

Si l'indulgence en elle-même n'est pas vicieuse en fait de blocus, il faut du moins qu'elle soit égale pour tous ; une indulgence capricieuse, qui tantôt céderait, tantôt s'armerait de sévérité ne serait point légitime. Il importe donc que les relations de toutes les nations neutres soient également affectées par le blocus ; la puissance bloquante ne peut faire aucune exception en faveur de tel ou tel pavillon. Si elle le faisait, elle manquerait à ses devoirs d'impartialité, et le blocus cesserait d'être effectif et partant obligatoire : « Lorsque quelques navires seulement, dit M. Deane (1), sont, sans motif valable, autorisés à passer malgré l'investissement, les autres ont assurément le droit d'en conclure que la force du blocus a cessé. »

(1) Deane, *op. cit.*, p. 30.

Aussi, nous ne pouvons approuver le règlement russe de 1869 qui (art. 100) admet à entrer dans un port bloqué les navires neutres qui « ont obtenu préalablement à cet égard une décision du gouvernement bloqueur ou du commandant du blocus (1) », et nous ne pouvons pas davantage regarder comme raisonnables les décrets français du 28 avril 1811 et anglais du 25 juin 1812 qui ont révoqué le blocus à l'égard des navires américains en le laissant subsister vis-à-vis des autres bâtiments neutres (Martens, *Nouv. rec.* I ; 547).

Il faut encore mentionner dans le même ordre d'idées un fait curieux commis en 1829, lors du blocus d'Alger par la France. Ce fait est doublement intéressant, car il montre aussi que la permission d'entrer dans un port bloqué accordée à un neutre constitue une pure tolérance qui n'engage en rien le gouvernement qui l'a donnée. Ce point a été reconnu par une décision du Conseil d'État, en date du 27 août 1840 : En juin 1829 le contre-amiral Collet qui bloquait Alger, voulant récompenser un sieur Durand des services qu'il avait rendus à la France, l'avait autorisé à introduire un navire dans la place ; mais, lorsque celui-ci arriva devant le port, M. Collet était mort, et son successeur, M. de la Bretonnière, refusa de le laisser passer. Ce fut en vain que Durand réclama au gouvernement français une indemnité pour les pertes que ce refus lui avait causées ; car, une décision du ministre de la marine du 14 décembre 1836 rejeta sa demande et cette décision fut confirmée par le Conseil d'État le 27 août 1840 (*Recueil Lebon*, XXII (1840), p. 334).

Si une nation bloquante a dans tous les cas le droit d'adoucir les rigueurs du blocus en faveur des navires neutres, elle a d'un autre côté l'*obligation* de le faire dans

(1) Bulmerincq, *Rapport cité*, p. 380.

certaines hypothèses exceptionnelles. Ainsi, il est impossible d'admettre que le belligérant puisse refuser l'entrée de la place investie à un navire ami, prêt à couler bas par suite d'une voie d'eau ou hors d'état de tenir la mer ou enfin dont l'équipage meurt de faim : il faut, même en guerre, respecter les devoirs que l'humanité impose (Bluntschli, *op. cit.*, art. 838). Toutefois, pour qu'il en soit ainsi, il est nécessaire que le péril qui menace le neutre soit tel qu'il ne puisse l'éviter qu'en entrant dans le port bloqué. Les effets ordinaires du blocus subsisteront donc à l'égard d'un navire qui, sans un danger *certain* de perte, pourrait atteindre un port voisin. De même, nous ne permettrions pas à un bâtiment neutre d'entrer dans la place, si l'escadre de blocus lui fournissait elle-même les secours nécessaires pour échapper au péril, soit en lui donnant des vivres ou des rechanges, soit en lui faisant faire les réparations indispensables pour tenir la mer. Ces principes n'ont rien d'inusité ; on les trouve consacrés par les dispositions de quelques États, et en particulier par l'ordonnance italienne du 20 juin 1866 (§ 9) et par le règlement espagnol du 26 novembre 1864 (art. 9).

« Le bâtiment ainsi autorisé à pénétrer dans le lieu fermé contracte des obligations étroites qu'il ne saurait violer sans se rendre coupable envers la puissance bloquante. La permission ne lui est accordée que pour obtenir les secours nécessaires pour reprendre la mer ; il doit donc limiter ses relations avec le port aux faits indispensables pour arriver à ce but. Il ne doit faire aucun acte de commerce, ni même débarquer sa cargaison ; si les réparations exigent la mise à terre de tout ou partie du chargement, il doit le reprendre ensuite à bord sans en vendre aucune partie. Enfin, s'il est dans l'impossibilité de trouver les fonds nécessaires pour solder ses dépen-

ses, sans vendre une portion de ses marchandises, il ne doit le faire que jusqu'à concurrence de la somme indispensable pour acquitter, soit les fournitures qui lui ont été faites, soit les réparations. Dans ce cas, il nous semble que le capitaine doit, autant que possible, faire connaître au commandant du blocus la nécessité dans laquelle il se trouve et obtenir son autorisation pour opérer cette vente. Si les autorités du port bloqué forçaient le navire à vendre tout ou partie de sa cargaison, malgré la violence dont le capitaine se trouverait ainsi victime, bien qu'il n'eût pu résister à la contrainte qui lui était imposée, le navire serait désormais coupable de violation de blocus. En effet, le neutre est dans l'obligation de faire respecter ses droits par les deux parties belligérantes, et est responsable envers la partie lésée des infractions qu'il commet, même alors qu'il y a été contraint par l'autre partie.

Le navire en détresse, qui entre ainsi dans le port bloqué par suite de l'accomplissement par la puissance attaquante des devoirs d'humanité, était expédié ou pour ce port même, ou pour un autre port de la même nation, ou enfin pour un port neutre. Dans ce dernier cas, il peut se trouver dans sa cargaison des denrées de contrebande de guerre ; ces objets, dont le commerce est prohibé, seront déposés à bord de l'un des vaisseaux bloquants (1) et y seront conservés jusqu'à ce que le navire neutre sorte du port pour reprendre la mer. Ces marchandises ne sont pas confiscables, parce qu'elles n'étaient pas destinées à un port ennemi mais à une nation amie, et que cette destination n'a été changée que par des circonstances de force majeure indépendantes de la volonté du capitaine. Si au contraire le navire était expédié pour le port bloqué ou tout autre

(1) La commission de Wiesbaden a retranché cette disposition du projet du rapporteur, M. Bulmerincq.

dépendant de la domination de la puissance ennemie du bloquant, les objets de contrebande de guerre qui se trouvent à bord seraient soumis à la saisie et à la confiscation, non parce qu'il existe une violation de blocus, mais parce que le navire neutre est coupable de contravention à l'un de ses devoirs essentiels, parce qu'il a tenté de faire un commerce prohibé. Il peut être, nous le verrons bientôt, très important de bien distinguer ces deux causes de confiscation » (Hautefeuille, *op. cit.*, II, 207-209) (1).

Nous avons vu, dans un chapitre précédent, qu'un blocus pouvait être constitué d'une manière réelle et obligatoire au moyen de torpilles répandues devant la place. Ce procédé nous paraît devoir entraîner certaines formalités, pour le cas où l'accès du port bloqué serait permis à certains navires. Il est en effet de l'intérêt du bloqueur que les passages ménagés dans les barrages de mines restent secrets à l'égard des neutres autorisés à pénétrer dans la place. Nous appliquerons donc à cette hypothèse les règles que la Russie observa en 1877, alors qu'elle avait répandu le long de ses propres côtes des torpilles destinées à en défendre l'approche (2). Ces règles seront les suivantes : Le navire, à son arrivée, devra s'arrêter hors la ligne de barrage de mines, où des officiers bloqueurs avec leur équipage se rendront alors à sa rencontre, et prenant la direction dudit navire le feront passer à travers la ligne d'investissement. Le capitaine dudit

(1) Les États neutres sont autorisés à envoyer, s'il y a lieu, des navires de guerre pour protéger leurs nationaux et à réclamer dans ce but le passage à travers les eaux bloquées (Bluntschli, art. 828 *bis*).

Les articles additionnels à la Convention de Genève supposent que le commandant du blocus peut autoriser l'entrée ou la sortie dans l'intérêt des soins à donner aux blessés (De Boeck, *Propriété privée ennemie sous pavillon ennemi*, Paris, 1882, nos 203 et 696).

(2) Ce règlement russe de 1877 est rapporté dans l'*Année maritime* de 1877, p. 18.

navire s'engagera par écrit, tant pour lui que pour son équipage et ses passagers, à ce que, pendant toute la traversée des passes, aucune personne ne se tienne sur le pont et ne cherche à voir, par les sabords et les hublots, la route suivie par le navire. La même conduite sera observée à la sortie du port des bâtiments neutres (1).

§ 3. — Conséquences du blocus au point de vue des conventions et des intérêts privés.

Un navire renfermant, en thèse générale, un équipage,

(1) L'ord. autrichienne du 9 juillet 1866, comme la plupart des traités et des lois intérieures, rend le blocus obligatoire seulement pour « les navires *neutres* et *ennemis* ». (Cela s'explique, parce que, d'après le droit des gens actuel, les rapports commerciaux sont interdits entre belligérants par le seul fait de la guerre et indépendamment de tout blocus.) Cependant, il y a d'autres navires qui ne sont ni neutres ni ennemis, mais qui appartiennent aux propres sujets du bloqueur ou à ceux de ses alliés, et qui peuvent rompre un blocus légalement obligatoire. Il reste donc un progrès à faire, c'est que l'on comprenne dans les navires coupables ceux des propres sujets et ceux des sujets des alliés, et par conséquent *tous les navires*. Ce progrès a toutefois été déjà réalisé dans certains pays. Les instructions françaises du 25 juillet 1870 (n° 5) ont en effet ordonné d'arrêter les bâtiments marchands français qui chercheraient à violer un blocus. De même, le § 6 du règlement danois du 16 février 1864 a étendu les effets du blocus aux navires de n'importe quelle nationalité. Enfin, des instructions du 10 mai 1854 entre la France et l'Angleterre et du 6 juin 1864 entre la Prusse et l'Autriche ont encore déclaré que l'arrêt et la saisie d'un bâtiment de la marine marchande du pays allié pouvaient avoir lieu pour violation de blocus.

Cette question des conséquences du blocus vis-à-vis les nationaux de l'État bloqueur a joué, au début de ce siècle, un rôle très important ; elle fut en effet l'une des causes principales de la guerre de 1812 entre l'Angleterre et les États-Unis : « Le sujet vraiment irritant des discussions, qui eurent lieu de 1809 à 1812 entre l'Angleterre et les États-Unis, était, dit M. Johnstone (*Maritime Rights*, p. 18), notre blocus sur le papier, par lequel nous empêchions en réalité tout commerce neutre ; et ce qui augmentait grandement l'irritation des Américains, comme cela fut dit nettement par le président des États-Unis, c'était que nous fissions à cette prohibition générale une exception en faveur de notre propre commerce, si bien que, pendant que nous empêchions les neutres de commercer avec notre ennemi, nous commercions nous-mêmes avec lui et nous nous enrichissions aux dépens des neutres ».

des marchandises et des passagers, trois espèces de contrats pourront intervenir à son occasion : un contrat d'engagement entre le capitaine et les matelots, un contrat d'affrètement entre le maître ou le propriétaire du bâtiment et les chargeurs de marchandises, et une convention de transport entre le capitaine et les passagers. Quelle sera, sur ces contrats, l'influence du blocus du port de destination ? Telle est la question que nous devons examiner.

L'usage étant d'assurer les navires et la cargaison qu'ils emportent, nous devrons encore nous demander si le blocus ne produit pas certains effets dans les rapports de l'assureur et de l'assuré.

I

Conséquences du blocus sur le contrat d'engagement de matelots.

Nous exposerons d'abord la législation française, nous étudierons ensuite le droit étranger.

A. — Législation française.

a. — Trois hypothèses doivent être distinguées.

1re *hypothèse :* — Il y a interdiction de commerce avec le lieu de la destination du navire, avant le voyage commencé.

Ainsi, au moment de quitter le port, le capitaine apprend (ordinairement par la notification diplomatique) que le pays qu'il veut atteindre est déclaré en état de blocus (1). Dans ce cas, le capitaine peut prendre un double parti : Ou bien il tiendra compte de la notification du blocus et il rompra son voyage, ne voulant pas exposer son navire

(1) Cette « interdiction de commerce », dont parle la loi française, comprend assurément l'hypothèse du blocus ; cela a été formellement reconnu par nos tribunaux. (Pau, 7 mars 1847, et sur pourvoi, Req. 1er mai 1848 ; *Dalloz,* 1848, 1, 86.)

à une route inutile ; ou bien, espérant que le blocus sera levé au moment où il paraîtra devant la place, il sortira quand même du port de chargement. Que doit alors devenir le contrat d'engagement qui a été signé entre le capitaine et les matelots ?

1. — La première hypothèse est résolue par des textes précis.

Le Consulat de la mer avait déjà prévu ce mode de rupture de voyage et s'était exprimé en ces termes (Ch. 147) : « Si les matelots demandent leurs salaires au patron, il n'est pas tenu de les leur donner, puisqu'il ne gagne pas de fret ; car, s'il est vrai que les matelots souffrent beaucoup de préjudice, le patron en éprouve encore davantage, puisqu'il perd son temps, qu'il use son navire et qu'il a fait des dépenses. » Le Consulat exceptait toutefois : 1° le cas où les marchands connaissaient cet empêchement avant d'affréter le navire, tandis que le patron l'ignorait (parce que ceux-ci devant alors payer tout le fret, le patron doit donner aux matelots tout le salaire promis) ; 2° le cas où le patron connaissait cet empêchement avant de contracter avec les marchands, tandis que ceux-ci l'ignoraient, le patron étant obligé de donner alors aux matelots tout le salaire promis.

Ces exceptions n'ont pas été reproduites par les lois postérieures, mais, par contre, ces dernières ont réparé une lacune du Consulat. L'ordonnance sur la marine d'août 1681, prévoyant les journées que les matelots pouvaient perdre à équiper le navire, déclara en effet (Liv. III, tit. 4, art. 4.) : « En cas d'interdiction de commerce avec le lieu de la destination du vaisseau avant le voyage commencé, il ne sera dû aucuns loyers aux matelots engagés au voyage ou au mois, et ils seront seulement payés des journées par eux employées à équiper le bâtiment. »

Le Code de commerce de 1807 a appliqué les mêmes principes dans son art. 253 : « S'il y a interdiction de commerce avec le lieu de la destination du navire ou si le navire est arrêté par ordre du gouvernement avant le voyage commencé, il n'est dû aux matelots que les journées employées à équiper le bâtiment. »

Ainsi, dans cette première hypothèse, la rupture de voyage résout les conventions, sans dommages-intérêts de part ni d'autre. Rien n'est plus naturel, puisque cette rupture n'est que le résultat d'un événement de force majeure.

2. — La seconde hypothèse n'a pas été prévue par la loi française ; le Code est absolument muet sur le cas où le capitaine, apprenant le blocus avant le départ, a néanmoins quitté le port pour se diriger vers le lieu de destination. Ce fait du capitaine, qui n'est pas une faute, car, nous l'avons vu, la notification diplomatique ne lie point les neutres, doit, suivant nous, être apprécié d'après les principes contenus en l'art. 254 du Code de commerce.

2ᵉ *hypothèse :* — L'interdiction de commerce avec le lieu de la destination du navire arrive pendant le cours du voyage.

Ici, trois solutions peuvent se présenter :

1° Le capitaine rompt le voyage commencé et retourne au port de départ ;

2° Il raccourcit le voyage commencé ; par exemple, il décharge sa cargaison dans un port plus proche, communiquant par la voie de terre avec le port bloqué ;

3° Il prolonge le voyage commencé : trouvant la place encore investie, il se rend dans un port voisin.

1. — Le cas a été envisagé par l'ordonnance de 1681 (art. 4) ainsi que par le Code de 1807 (art. 254), et ces

textes admettent la solution suivante : S'il y a interdiction de commerce pendant le voyage, les matelots engagés au mois ou au voyage sont rétribués à proportion du temps qu'ils ont servi.

2. — Cette décision de l'art. 254 doit-elle être appliquée par analogie au cas où le capitaine a raccourci son voyage par suite du blocus?

L'affirmative est aujourd'hui admise par tous les auteurs, et l'opinion contraire n'a guère été soutenue que par M. Filleau (p. 194) (1). Dans notre ancien droit, l'illustre Valin disait déjà que « si c'est par contrainte qu'il y a nécessité d'abréger le voyage, il y a lieu de diminuer à proportion le salaire du matelot ».

A vrai dire, nous ne comprenons pas bien comment ce point a pu être controversé ; car il nous paraît que l'art. 256, calqué sur l'art. 6 de l'ord. de 1681, admet formellement par *à contrario* la diminution proportionnelle du salaire des matelots, lorsque le raccourcissement n'est pas volontaire mais forcé.

3. — Prolongation du voyage par force majeure.

Cette hypothèse se trouve résolue par l'art. 255, dont le texte est identique à celui de l'ord. de 1681 (art. 6, 1re phr.) : « Si le voyage est prolongé, le prix des loyers des matelots engagés au voyage est augmenté en proportion de la prolongation. »

Ce texte est général et il ne distingue pas suivant que la prolongation est volontaire ou forcée. Prétendre, comme on l'a fait, que cet article ne statue que sur des cas d'une prolongation *volontaire*, et décider qu'en cas de prolongation forcée le salaire ne doit pas être augmenté (2), ce

(1) Filleau, *Traité de l'engagement des équipages des bâtiments du commerce*, 2e éd.

(2) Comp. : Dalloz, v° *Droit maritime*, n° 715 ; Bédarride, *Du commerce maritime*, II, n° 578.

serait donc faire la loi ; et, de plus, ce serait la corriger d'une manière peu équitable : diminuer le salaire en cas de raccourcissement forcé et ne pas l'augmenter en cas de prolongation par force majeure, qu'y aurait-il en effet de plus inique ?

Le Code, dans cette hypothèse, ne parle point des matelots *loués au mois*. Cela ne veut cependant pas dire qu'ils supporteront sans augmentation de loyers la prolongation du voyage. Les matelots, ayant traité au mois, ont nécessairement droit à leurs salaires en proportion des mois que durera l'expédition. C'était déjà la solution de l'ord. de 1681.

3° *hypothèse :* — Le capitaine arrive jusqu'à l'entrée du port bloqué, mais il ne tient pas compte de l'avertissement spécial qui lui est donné et il viole le blocus.

En ce cas, si la violation d'un blocus entraîne la saisie du vaisseau, il faudra appliquer les art. 252 et 257 C. comm. et non pas l'art. 258 : cette saisie n'est point une prise dans le sens de l'art. 258, mais une confiscation ; en effet, la prise ne peut être évitée tandis que la saisie qui est la conséquence de la violation d'un blocus n'est due qu'à un fait volontaire qui ne peut retomber que sur ses auteurs. Il y a donc lieu d'assimiler complètement la saisie ainsi soufferte au cas de confiscation procédant du fait du capitaine (art. 252 C. Comm.).

Lorsque cette violation du blocus n'est suivie que d'une simple détention, les salaires des matelots ne devront pas non plus être réduits pendant la durée de l'arrêt, à moins que les matelots n'aient coopéré directement à la violation du blocus : la rupture momentanée du voyage dérive alors d'une faute internationale imputable au capitaine, mais non de la force majeure (Cf : Filleau, *op. cit.*, n°s 22 et 49).

b. — Jusqu'ici, il n'a été parlé que des matelots engagés à salaires fixes ; il faut parler maintenant de ceux qui sont engagés à profits éventuels, au profit et au fret.

Ces marins « ayant entrepris de courir même risque, participer aux gains et à la perte du temps (1), ils ne pourront prétendre aucun dédommagement ni journées pour la rupture, le retardement ou la prolongation de voyage, occasionnés par force majeure ». Telle est la solution qui était donnée par l'ord. de 1681 (art. 7) et qui est donnée encore aujourd'hui par le Code de commerce. (art. 257, § 1) (2).

B. — Droit comparé.

a. — *Espagne*. — Le Code espagnol du 30 mai 1829 statue en ces termes : « Lorsque le voyage sera rompu par une juste cause (art. 711), l'équipage ne pourra exiger que le prix des journées employées, pourvu que le navire soit encore dans le port. Sont justes causes de rupture de voyage (art. 712) : 1° la déclaration de guerre ou l'interdiction de commerce avec la puissance sur le territoire de laquelle le navire devait se rendre ; 2° l'état de blocus du port de destination... »

« Si, dit l'art. 713, l'une des trois premières causes prévues par l'art. 712 survient après le commencement du voyage, les gens de l'équipage seront payés dans le port

(1) Cleirac, sur l'art. 19 des Rôles d'Oléron.

(2) Les développements donnés au texte supposent le blocus du port *de la destination du navire*. La loi ne prévoyant que ce cas, les auteurs déclarent que, si l'interdiction de commerce s'était produite avec un port voisin, les engagements de l'armateur avec les matelots n'en subiraient aucune atteinte, quelque danger qui pût résulter pour lui de l'exécution de son entreprise ; et que la rupture serait une rupture volontaire, s'il venait à abandonner le voyage. M. Arth. Desjardins (*Droit commercial maritime*, 1882, III, n° 698) pense au contraire que même si l'interdiction n'existe qu'avec un pays voisin, il peut y avoir, le cas échéant, force majeure déliant les parties de leurs engagements.

où le capitaine croira le plus convenable de relâcher, selon le temps qu'ils auront servi, et leurs engagements seront annulés ; mais si le navire continue de naviguer le capitaine et l'équipage doivent exiger mutuellement l'accomplissement de leurs engagements. »

L'art. 715 ajoute que « l'équipage qui navigue au profit ou au fret n'a droit à d'autre indemnité pour cause de rupture, de retard ou de prolongation de voyage qu'à celle qui peut être due par les auteurs de l'événement et sur leur part dans le navire ».

Enfin l'art. 714 du Code espagnol reproduit nos art. 255 et 256 (1).

(*Sic* : Code de commerce du Pérou de 1853 (art. 667 et suiv.) ; — Code de commerce du Mexique de 1854.)

b. — *Hollande.* — Ces deux articles ont aussi été copiés par le Code hollandais du 1er octobre 1838 (Art. 415).

L'art. 413 de ce Code est également calqué sur notre art. 253, mais l'art. 414 ajoute : « Si l'interdiction de commerce a lieu pendant le cours du voyage, les matelots reçoivent les gages convenus jusqu'au moment de leur congé, et ils sont indemnisés pour leur retour comme il est dit en l'art. 412. »

Les droits des matelots engagés au profit ou au fret sont réglés comme en France (art. 416).

c. — *Portugal.* — Les art. 1458, 1459, 1460 et 1461 du Code portugais de 1833 reproduisent la doctrine française, à l'exception d'un paragraphe de l'art. 1460 qui déclare : « Si le voyage est abrégé ou prolongé par force majeure, la solde reste la même. »

d. — *Brésil* (Code de 1850, art. 548 et suiv.). — En cas

(1) Le Code espagnol a été, en 1832, introduit à Cuba, à Porto-Rico et dans les Iles Philippines.

de rupture par force majeure avant le départ, les matelots n'ont droit qu'aux loyers échus. — Si la rupture a lieu dans un port de relâche, les matelots engagés au mois ne peuvent exiger que les loyers échus au jour de la rupture ; engagés au voyage ils n'ont droit à la somme convenue que si le voyage s'accomplit. — Les matelots engagés à profits éventuels sont traités conformément à l'art 257 § 1 du Code français. — (*Sic :* Code argentin du 10 septembre 1862.)

e. — *Chili* (Code de 1865). — Si le voyage est rompu par un fait de force majeure survenu avant le départ, les marins ne peuvent prétendre aucune indemnité et n'ont droit qu'aux loyers échus au jour de la rupture.

Lorsque la rupture a lieu par suite de guerre, de blocus ou d'interdiction de commerce après le commencement du voyage, les marins sont licenciés au premier port de relâche et reçoivent les loyers échus ; pour les marins engagés au voyage les loyers sont calculés approximativement dans la proportion de la somme stipulée pour tout le voyage : cette évaluation se fait par experts.

f. — Le Code *turc* de 1864 et le code *égyptien* de 1875 (art. 68, 69, 70, 71, 72 § 1) s'expriment à peu près comme la loi française. Il en est de même du Code *grec* de 1835.

g. — La loi *belge* du 21 août 1879 n'a pas non plus modifié l'ancien texte du code.

h. — *Danemarck* (Code maritime du 15 avril 1683 ; liv. IV, ch. I). — Si le voyage est rompu par force majeure avant le départ, l'équipage a droit au quart de ses salaires. S'il est interrompu, une fois commencé, ceux qui sont engagés pour l'aller et le retour reçoivent le quart de leurs salaires, et ceux qui sont engagés seulement pour l'aller

la moitié. Les matelots engagés au mois n'ont droit qu'aux gages échus.

i. — *Norwège* (Loi du 24 mars 1860). — Art. 31 : « Si le voyage est supprimé parce que le trajet, à la suite d'un blocus, ne peut s'accomplir sans un risque manifeste, les matelots devront être payés eu égard à la durée du service, d'après le temps réellement écoulé s'ils sont engagés à temps, d'après une proportion raisonnablement fixée s'ils sont engagés au voyage. Si le voyage est non pas supprimé mais raccourci par changement de destination ou autrement, la solde promise doit être intégralement payée. » D'après l'art. 30, quand le navire est provisoirement détenu par blocus, les matelots doivent recevoir la solde mensuelle et usuelle, échue pendant la détention, telle qu'elle a été fixée par le contrat primitif, ou d'après l'usage général du lieu où le navire est « domicilié » s'ils sont engagés au voyage.

j. — *Finlande.* — L'art. 72 du Code de 1874 est ains conçu : « Le marin, à la cessation de son service, ne percevra que le salaire qui lui revient pour le temps qu'il a servi, s'il a été congédié pour des fautes, conformément aux art. 62 et 63, s'il a lui-même demandé son congé dans les circonstances énoncées aux art. 69 et 70, sans avoir été conduit à le faire par la faute du capitaine ou par suite de la vente du navire à un étranger ou bien encore si le voyage a été rompu, remis ou retardé pour cause de guerre, d'embargo, de blocus, d'interdiction d'une autorité, de naufrage, d'obstacle apporté à la navigation par les glaces ou par tout autre accident. Si, lors de la rupture, il a déjà reçu, à titre d'avances, plus qu'il ne lui est dû, il ne sera pas tenu de restituer le surplus. S'il a été engagé au voyage, la partie de son loyer qui lui est due sera calculée d'après les règles établies en l'ar-

ticle 55 » (c'est-à-dire pour la distance parcourue, en proportion de la longueur totale du voyage).

k. — *Suède.* — D'après la loi maritime du 23 février 1864 : « Si le voyage est rompu par suite de guerre ou de blocus, l'équipage licencié, après l'inspection d'usage, n'a droit qu'aux loyers échus. Si l'engagement est fait au voyage, la somme à payer, en cas de contestation, est fixée par le consul, ou si le navire est dans un port suédois par le tribunal, d'après les cours les plus élevés du lieu où l'engagement a été passé pour le même voyage pendant le même temps. Il est alors tenu compte des avances faites à l'équipage, mais sans répétition dans le cas où les avances dépassent ce qui est dû. » Dans tous les cas où, le voyage étant rompu par force majeure ou autrement, l'équipage est licencié dans un autre port que celui de l'engagement, l'armateur est tenu des frais de rapatriement et d'entretien des marins suédois, à moins que ceux-ci ne consentent à prendre du service sur un autre navire en partance pour le port d'engagement ou pour tout autre.

l. — *Allemagne* (Loi sur les gens de mer du 27 décembre 1872). — Art. 57, § 5 : « Le capitaine peut congédier un homme de l'équipage, en dehors des cas prévus dans le contrat d'engagement, avant l'expiration de son temps de service, quand le voyage pour lequel l'homme de l'équipage a été engagé ne peut pas être commencé ou continué à raison d'une guerre, d'un blocus ou d'un autre événement concernant le navire ou la cargaison. Le congé ainsi que le motif du congé doivent, dès que cela est possible, être annoncés à l'homme de l'équipage. »

Art. 58 : « Dans ces cas (57, § 5), l'homme de l'équipage, s'il n'est congédié qu'après que le voyage a com-

mencé, a droit non seulement aux loyers gagnés par lui mais encore à la conduite de retour dans le port d'où le navire est parti pour son voyage d'aller, ou, si le capitaine le préfère, à une indemnité équivalente. ».

Art. 67 : « Dans l'hypothèse de l'art. 58, si les loyers n'ont pas été stipulés à temps, mais à forfait pour tout le voyage, les loyers gagnés sont calculés en tenant compte, d'une part, du montant intégral des loyers, d'autre part, des services rendus ainsi que de la partie du voyage déjà accomplie (1).»

m. — *Autriche* (Édit de 1774 ; art. 24-27, 29, 30). — Si le voyage est rompu pour interdiction de commerce dans le port de sa destination, les gens de l'équipage ont seulement droit aux salaires échus aux jours de la rupture et durant le temps de service effectif, et de plus aux frais de rapatriement. Les marins engagés à profits éventuels ne peuvent réclamer aucune indemnité.

Si le voyage est prolongé par le fait des propriétaires, capitaines, ou chargeurs (mais non par cas fortuit), le salaire des officiers et des matelots engagés pour le voyage doit être augmenté proportionnellement à la prolongation.

Si le voyage est abrégé sans être rompu, leur salaire n'est pas diminué.

Le voyage est abrégé et non rompu lorsque, par suite d'une convention, le déchargement d'un navire s'effectue dans un port moins éloigné (2).

n. — *Italie.* — Les rédacteurs du Code maritime italien du 25 juin 1865 (art. 352-356) ont traduit mot à mot nos art. 253-257 (3).

(1) Comp. : l'art. 517 Code de 1861 pour les effets du blocus sur le contrat d'engagement du capitaine.

(2) La Hongrie a, depuis 1875, un Code de commerce ; mais ce Code ne contient aucune disposition sur le droit maritime.

(3) La loi italienne du 24 mai 1877, qui a modifié en partie le Code de 1865, n'a eu aucune influence sur nos matières.

o. — En *Roumanie* (Code valaque de 1841 étendu à la Roumanie en 1863), en *Grèce* (Code de 1835 étendu aux Iles Ioniennes en 1866), à *Haïti* (Code de Commerce du 1er juillet 1827), on suit également la loi commerciale française.

II

Conséquences du blocus sur le contrat d'affrètement.

L'affrètement est un contrat par lequel le propriétaire d'un navire loue son bâtiment à un marchand pour le transport de ses marchandises. Le prix du transport est le *fret*, et les deux parties prennent le nom de *fréteur* et d'*affréteur*. Quelle influence doit avoir l'établissement d'un blocus proportionnellement entre le fréteur et l'affréteur ?

A. — Législation française.

En droit français, la solution varie suivant que le blocus du port de destination a été connu avant le départ du navire ou seulement pendant le voyage.

1re *hypothèse :* — Le port de destination ou encore le port de départ est mis en état de blocus avant le voyage commencé.

L'hypothèse du blocus n'a pas été spécialement prévue par le Code de commerce ; mais, on peut la faire rentrer dans deux dispositions de ce Code, soit dans l'art. 276, soit dans l'art. 277. Et, il est très important de se prononcer à cet égard ; car, suivant l'opinion qu'on adopte, les effets du blocus sur le contrat d'affrètement doivent être différents. Voici en effet comment s'expriment ces deux articles : Art. 276 (Cf. art. 7, tit. 1, liv. III, ord. de 1681) : « Si, avant le départ du navire, il y a interdiction de commerce avec le pays pour lequel il est destiné,

les conventions sont résolues sans dommages-intérêts de part ni d'autres. Le chargeur est tenu des frais de la charge et de la décharge de ses marchandises.»—Art.277, (Cf. art. 8) : « S'il existe une force majeure qui n'empêche que pour un temps la sortie du navire, les conventions subsistent, et il n'y a pas lieu à dommages-intérêts à raison du retard. »

Que faut-il donc décider? La question est délicate et nous rencontrons deux systèmes.

D'après certains auteurs (Bédarride, *Commerce maritime*, II, n° 667; Dalloz, v° *Droit maritime*, n° 916) le Code aurait distingué toutes les forces majeures en deux catégories, celles indéfinies et celles temporaires; s'occupant exclusivement de leur durée, il ne tiendrait aucun compte de leur nature.

Par conséquent, le blocus, qui de son essence entraîne une interdiction de commerce seulement momentanée, devrait rentrer dans l'art 277, et le contrat d'affrètement ne serait point résolu. Telle était, du reste, ajoutent ces auteurs, l'opinion que Valin soutenait sous l'empire de l'ord. de 1681 : « La charte-partie subsistera tout de même dans son entier, si, sans interdiction de commerce avec le lieu de la destination du navire, *le port est fermé* par ordre du prince ou *par une flotte ennemie qui le tient bloqué* ou si le navire n'est arrêté que pour un temps par force majeure, à cause que l'obstacle n'est que passager. »

Au contraire, suivant un autre système (M. Arth. Desjardins, *op. cit.*, III, n° 789), le blocus devrait tomber sous le coup de l'art. 276 et par suite le contrat d'affrètement serait résolu sans dommages-intérêts de part ni d'autre. Le texte comparé des articles 276 et 277 est, dit-on, formel en ce sens. En effet, la loi envisage la

nature des forces majeures mais nullement leur durée : l'art. 276 prévoit le cas spécial de l'interdiction de commerce avec le pays de destination, et il résout cette hypothèse d'une manière uniforme sans rechercher si l'interdiction sera indéfinie ou temporaire; l'art. 277 statue sur tous les autres cas de force majeure, et pour ceux-ci le texte distingue expressément suivant la durée de l'ajournement. La loi met donc à part l'hypothèse d'une interdiction de commerce, et celle-ci comprend évidemment le cas du blocus : car le blocus rompt toujours les communications commerciales avec le port investi; cela n'est point douteux, cette solution est donnée sur les art. 253 et 254 C. comm. par les auteurs eux-mêmes qui défendent le premier système (1).

Si le port de destination ou le port de départ est bloqué, le fréteur a donc le droit de ne pas mettre à la disposition de l'affréteur le bâtiment promis (*Sic* : Pau, 7 mars 1847 et Req. 1er mai 1848 ; Dalloz, 1848, 1, 86). Et il doit en être ainsi, selon M. Desjardins, alors même que le blocus ne serait pas effectif : « Il appartient sans doute aux puissances intéressées de réclamer contre une violation du droit des gens; mais un armateur peut toujours refuser d'exposer son navire au risque d'une capture en forçant la ligne d'investissement. »

Jusqu'ici, nous avons toujours supposé que c'était le pays de la destination du navire qui était bloqué ; l'art. 276 serait-il encore applicable si l'interdiction de commerce avait lieu avec un pays voisin ? Si on interprétait strictement l'art. 276, il faudrait, en pareil cas, écarter cette

(1) Cependant, le tribunal de commerce d'Anvers a, sous l'empire du Code de 1807 (5 septembre 1870; *Rec. d'Anvers*, 1870, 1, 310) *résilié* la charte-partie d'un navire qui par suite d'un blocus ne pouvait sortir du port où il s'était réfugié, « *non en vertu de l'art.* 276, *mais par application des principes généraux sur la force majeure* ».

disposition et admettre le maintien du contrat d'affrètement; c'est, du reste, l'opinion généralement adoptée (Cf. Gand, 3 novembre 1870; *Rec. d'Anvers*, 1871, 2, 26). Mais une autre doctrine a été soutenue : M. Desjardins, faisant abstraction de l'art. 276 qui, selon lui, tranche une autre question, et s'appuyant sur les principes généraux du droit, a déclaré le fréteur délié de son obligation, lorsque le juge constatait en fait qu'il y avait danger évident ajournant indéfiniment l'exécution du contrat (V. Nantes, 23 juillet 1870; *Dalloz*, 1870, 3, 115; — Anvers, 8 août, 14 octobre, 7 novembre 1870; *Rec. d'Anvers*, 1870, 1, 210-346-347).

2e *hypothèse :* — Le blocus du port de la destination du navire n'a été connu qu'après le départ du bâtiment.

En ce cas, le contrat d'affrètement ne recevra aucune atteinte, et le capitaine ne sera pas responsable si par suite de ce blocus le navire est retardé dans sa route.

Toutefois, dans cette hypothèse, la loi oblige le capitaine à suivre certaines règles déterminées : « Dans le cas de blocus du port pour lequel le navire est destiné, dit l'art. 279, le capitaine est tenu, s'il n'a des ordres contraires, de se rendre dans un des ports voisins de la même puissance où il lui sera permis d'aborder (1). » D'après M. Dalloz (v° *Droit maritime*, n° 922), le capitaine qui a trouvé le port de destination bloqué ne commettrait aucune faute en se dirigeant vers un autre port de la même nation quoique pareillement bloqué, s'il a eu des motifs raisonnables de croire qu'il obtiendrait exceptionnellement l'autorisation d'y entrer ou qu'à l'époque de son arrivée devant ce second port le blocus serait levé (Comp. Trib.

(1) L'art. 279 ne s'applique qu'au cas où le capitaine a appris le blocus *en cours de voyage*. Cela a été jugé notamment par le trib. de Bruxelles (28 février 1866; *Rec. d'Anvers*, 1866, 1, 70).

com. Bordeaux, 4 juin 1847, *Dalloz*, 1847, 4, 56). Une ordonnance du 26 octobre 1833 (art. 48) est venue compléter cet art. 279 : « Lorsqu'un consul apprendra qu'un navire français en relâche dans un port de son arrondissement se dispose à se rendre dans un lieu, dont l'accès offrirait de graves dangers par suite de l'état de la santé publique, d'une interdiction de commerce, d'un blocus et autres obstacles, il en préviendra le capitaine et lui fera connaître s'il y a quelque autre port de la même nation où il puisse aborder en sûreté. »

La disposition de l'art. 279, qui ne reproduit aucun article de l'ord. de 1681, soulève plusieurs questions :

1° Le capitaine doit-il se rendre dans un des ports voisins de la même puissance, si le port de destination, quoique le blocus en ait été notifié par la voie diplomatique aux diverses nations maritimes, n'est pas effectif ? Il y a là, suivant M. Desjardins (*op. cit.*, III, n° 808), une question de fait à résoudre. « Si le blocus est absolument fictif, l'art. 279 est inapplicacle ; mais si l'accès du port offre cependant un péril sérieux, le capitaine, s'il n'a l'ordre exprès de le braver, ne le bravera pas et se conformera aux prescriptions de la loi commerciale. Il ne faut pas oublier que la règle inscrite dans la déclaration du 16 avril 1856 : « les blocus ne seront obligatoires qu'autant qu'ils sont effectifs » était absolument inconnue en 1807 (1). »

(1) Pendant la guerre de 1870, un navire américain *W. E. Anderson*, ayant appris en route le blocus des côtes allemandes et ayant fait relâche à Helsingör, les intéressés dans la question contestèrent que le capitaine du navire eût été forcé de relâcher à Helsingor par le blocus, du reste inefficace, selon le droit des gens, de Swinemunde, et soutinrent qu'il aurait plutôt été de son devoir de cingler vers le port prétendûment bloqué pour s'y convaincre de l'existence réelle du blocus. Mais la Cour suprême commerciale de Leipzig, par un arrêt du 23 décembre 1872, approuva au contraire la conduite du capitaine et repoussa la prétention des deman-

2° Si tous les ports voisins ou, à plus forte raison, tous les ports quelconques de « la même puissance » sont bloqués, que fera le fréteur?

Ce cas, qui n'est pas prévu par la loi, a été résolu différemment par la jurisprudence :

Le tribunal de commerce de Bordeaux a jugé le 4 juin 1847 (*Dalloz*, 1847, 4, 56) que le port de destination originaire « ne peut être remplacé que par un port voisin de la même puissance », que par conséquent, loin de pouvoir se diriger vers le port voisin d'une autre puissance, le capitaine devrait « ramener le navire au lieu du départ conformément à l'esprit de la loi et à l'opinion des principaux auteurs anciens et modernes ».

La cour de Rouen, au contraire, — et M. Desjardins adopte cette opinion, — a décidé, dans un arrêt du 27 février 1847 (*Dalloz*, 1848, 2, 150), que le capitaine pouvait décharger ses marchandises dans un port voisin, dépendant d'une autre nation, s'il jugeait que tel était l'intérêt des chargeurs. En effet, dit-elle, « aucun article du Code n'impose à un capitaine l'obligation, dans le cas de non-admission au port de destination des marchandises chargées à son bord, de les rapporter immédiatement au port de chargement (1) ».

3° Si le capitaine ne peut pas effectuer le débarquement dans un port voisin de la même puissance ou s'il ne croit pas convenable de décharger dans un port voisin appartenant à une autre nation, que doit-il faire?

Il doit alors revenir avec ses marchandises au port de

deurs : « en admettant, disait-elle, que la conduite désirée par les demandeurs n'eût peut-être pas exposé le navire avec la cargaison à une condamnation par le tribunal des prises, elle l'aurait tout au moins exposé au danger d'être repoussé, ou même coulé » (*Revue de droit international* 1874, p. 418).

(1) V. arrêt précité du 23 décembre 1872.

chargement; et en ce cas, nous dit l'art. 299 (Cf. art. 15, tit. 3, liv. III, ord. de 1681), « il n'est dû au capitaine que le fret de l'aller, quoique le vaisseau ait été affrété pour l'aller et le retour ». Cette disposition législative est fondée sur ce que l'interdiction du commerce est un cas fortuit, dont chaque partie doit souffrir: le capitaine perd son fret pour le retour, les chargeurs supportent le fret pour l'aller (1).

B. — Droit comparé.

a. — *Espagne.* — L'art. 768 résout les conventions en cas d'interdiction de commerce avec le port de destination comme les résout notre art. 276, § 1, mais il ajoute : « Si le navire était chargé, il sera déchargé aux frais de l'affréteur qui paiera également les dépenses et les salaires de l'équipage depuis qu'il a commencé à charger le navire. »

L'art. 780, prévoyant l'hypothèse de notre art. 279, déclare : « Lorsque, par suite d'un blocus ou de toute autre cause, le navire ne peut aborder le port de sa destination, le capitaine relâchera au port le plus voisin et, si personne n'y est indiqué pour recevoir le chargement, attendra les ordres du chargeur ou du consignataire. Les frais occasionnés par ce retard seront considérés comme avaries communes et le fret de l'aller sera payé en entier. »

(*Sic :* Pérou, art. 733-804 ; — Mexique.)

b. — *Hollande.* — D'après l'art. 499 du Code hollandais, le contrat d'affrètement est résolu de plein droit sans que les parties puissent exiger ni fret, ni indemnité, si la sor-

(1) D'après M. Laurin (*Cours de droit maritime*, II, p. 202), « il ne peut y avoir lieu à l'application de l'art. 299 que tout autant que l'interdiction serait assez générale pour nécessiter le retour du navire avec son chargement. S'il ne s'agissait que d'un simple blocus, interdisant une ou plusieurs places de commerce aux neutres, le capitaine aurait le devoir de se rendre dans un port voisin et d'y débarquer, et ce faisant il gagnerait son fret, même celui de retour ; l'art. 279 est formel sur ce point.

tie du navire est empêchée par une force majeure ou s'il y a interdiction de commerce avec le pays pour lequel il est destiné. Dans tous les cas, les frais de la charge et de la décharge sont pour le compte de l'affréteur. En outre, (art. 500), le contrat d'affrètement peut être résilié à la réquisition d'une des parties, si, avant le voyage commencé, il survient une guerre par l'effet de laquelle le navire et le chargement cessent d'être considérés comme propriété neutre. Enfin, en cas d'interdiction avec le port de destination qui force le navire à rentrer au port de départ, l'affréteur ne doit que le fret d'aller, bien que le navire ait été affrété pour l'aller et le retour.

c. — Les règles du droit hollandais sont admises par la législation *portugaise* (art. 1544 et suiv.).

d. — Au *Brésil*, d'après l'art. 571, le contrat d'affrètement est résolu sans dommages-intérêts de part ni d'autre, si, avant le départ du navire, il y a déclaration de blocus du port de chargement ou de celui de destination ; les frais de déchargement étant dans ces divers cas comme ceux de chargement au compte de l'affréteur.

Aux termes de l'art. 610, si le navire ne peut entrer au port de destination par suite de déclaration de guerre, d'interdiction de commerce ou de blocus, le capitaine est tenu de se conformer aux instructions qu'il a reçues ; à défaut d'instructions, il doit faire relâche au port le plus voisin, s'il n'y a empêchement, requérir les instructions du fréteur et de l'affréteur, et attendre leurs ordres tout le temps nécessaire pour que la réponse lui parvienne : s'il ne reçoit aucune réponse, il peut retourner avec le chargement au port de départ.

e. — *Chili.* — L'art. 1037 du Code chilien résout l'affrètement sans indemnité avant le commencement du voyage, s'il y a interdiction de commerce, déclaration de

guerre entre la République et la nation à l'un des ports de laquelle le navire est destiné, ou blocus du port de destination. En ces cas, l'affréteur doit supporter les frais de déchargement, les staries et surestaries et la contribution aux avaries communes qui ont pu survenir.

D'après les art. 1039 et suiv., si la sortie du navire est empêchée temporairement par le blocus du port, le contrat d'affrètement subsiste sans indemnité, les frais d'entretien et les salaires de l'équipage étant répartis comme avaries communes : dans ces divers cas l'affréteur peut décharger, mais à la condition de recharger.

Si la prohibition d'importation ou d'exportation, l'interdiction de commerce, la déclaration de guerre surviennent pendant le voyage, le capitaine doit se conformer aux instructions qu'il a pu recevoir à cet égard du fréteur : s'il manque d'instructions, il doit relâcher dans un port neutre en attendant soit de nouveaux ordres, soit la fin de l'empêchement et rendre un compte immédiat au fréteur. (*Sic :* Code argentin, art. 1261.)

f. — Les art. 92 du Code *turc*, et 94 du Code *égyptien* sont calqués sur notre art. 276.

Les art. 99 et 97 des mêmes codes sont ainsi conçus : « Dans le cas de blocus du port pour lequel le navire est destiné, le capitaine est tenu, s'il n'a pas des ordres contraires, de se rendre dans un des ports voisins où il lui sera permis d'aborder et d'y attendre les ordres du chargeur ou du consignataire en les prévenant du fait. »

g. — L'art. 90 de la loi *belge* du 21 août 1879 reproduit notre art. 276 ; mais l'article 92 contient une disposition différente de celle de notre code et qui lui est bien préférable : « Dans le cas de blocus du port pour lequel le navire est destiné ou d'une autre force majeure qui l'empêche d'entrer dans ce port, dit cet article, le capitaine

est tenu, s'il n'a pas reçu d'ordres ou si les ordres qu'il a reçus ne peuvent être mis à exécution, d'agir au mieux des intérêts du chargeur soit en se rendant dans un port voisin, soit en revenant au point de départ. »

h. — *Norwège.* — L'art. 51 décide que, si la guerre ayant éclaté, le voyage ne peut plus du tout s'accomplir ou ne peut s'accomplir sans danger manifeste, le fréteur et l'affréteur ont le droit, même après que les marchandises sont déjà chargées, de faire résilier le contrat sans indemnité de part ni d'autre. Le contrat doit être à plus forte raison regardé comme résilié, si le navire se perd ou est pris par l'ennemi (art. 42, *in fine*). D'après l'article 42, le fréteur doit faire en sorte que le navire parvienne en temps opportun au lieu de destination ; si la charte-partie stipule un terme fixe et que le navire n'arrive pas dans ce délai, l'affréteur peut opter entre la résiliation et l'exécution du contrat : il peut même, dans tous les cas, sauf convention contraire, se faire indemniser des suites du retard imputable au capitaine ou à l'armateur ; si la charte-partie ne stipule pas un terme fixe, l'affréteur devra supporter les conséquences d'un retard provenant de la force majeure.

i. — *Suède.* — Le Code suédois autorise les deux parties contractantes à résilier, — chacune d'elles devant supporter sa part de dommages, — si le port de départ ou le port de destination sont bloqués de telle sorte que les communications soient interrompues.

Si le navire est en danger ou s'il y a blocus du port de destination, le capitaine doit relâcher au port suédois ou neutre le plus voisin en attendant les ordres de l'armateur.

j. — *Finlande.* — D'après l'art. 99 du Code finlandais, si, en cas de déclaration de guerre ou par suite du blocus

du port de charge ou de décharge, le navire ne peut partir ou s'il est pris pour le service de l'État, chacune des parties est autorisée à résoudre les conventions.

k. — *Allemagne.* — Le Code allemand de 1861 contient les dispositions suivantes :

Art. 631 : « Chaque partie est autorisée à résilier le contrat d'affrètement sans être tenue à une indemnité : 1° si, avant le voyage commencé, il y a interdiction de commerce avec le lieu de la destination du navire ou si le port de décharge ou de destination est bloqué. Dans tous ces cas toutefois, l'ordre supérieur qui intervient ne donne droit à la résiliation que si l'on ne peut pas prévoir que l'obstacle sera de courte durée. »

L'art. 636 ajoute à ces règles la disposition suivante : « Quand l'un des événements prévus à l'art. 631 survient après le voyage commencé, chacune des parties est autorisée à résilier le contrat sans indemnité. Toutefois, si c'est l'un des événements mentionnés sous le n° 1 qui s'est produit, il faut, avant de pouvoir résilier, attendre pendant 3 ou 5 mois que l'empêchement soit levé selon que le navire se trouve dans un port européen ou hors d'Europe. Le délai court à partir du jour où la nouvelle de l'empêchement est parvenue au capitaine, s'il a appris l'empêchement pendant son séjour dans un port; dans le cas contraire, le délai court à dater du jour où le capitaine, après en avoir eu connaissance, arrive au premier port avec le navire. A défaut de convention particulière, le débarquement se fait dans le port où le navire mouille à l'époque de la déclaration de résiliation. L'affréteur est tenu de payer le fret de distance pour la partie du voyage déjà accomplie : si, par suite de l'empêchement, le navire est retourné au port de départ ou dans un autre port quelconque, on constate la distance parcourue en se plaçant au

point le plus rapproché du port de destination atteint par le navire. Le capitaine est tenu, dans les cas prévus par cet article, de veiller de son mieux, avant et après la dissolution du contrat, au salut de la cargaison. »

Art. 637 : « Si, après que le navire a pris charge, l'un des événements prévus dans l'article 631 l'oblige à séjourner dans le port de chargement avant que le voyage soit commencé, ou au cours du voyage dans un port intermédiaire ou un port de refuge, les frais de séjour sont à répartir entre le navire, le fret et la cargaison, d'après les règles de l'avarie grosse, encore que les conditions de ce genre d'avarie ne se rencontrent pas et sans distinguer si le contrat est ultérieurement résilié ou s'il reçoit son entière exécution. »

Art. 641 : « Quand le contrat d'affrètement est dissous en vertu des art. 630 à 636, les frais de débarquement sont supportés par le fréteur, les autres frais de décharge par l'affréteur. »

l. — Les articles 384 et 387 du Code *italien* sont calqués sur les articles 276 et 279 de la loi française. L'art. 406 reproduit aussi notre art. 299, mais il ajoute : « Si un navire est affrété pour aller prendre dans un port un chargement et le conduire à un autre port, et que l'interdiction de commerce survienne pendant le voyage pour se rendre au lieu où il doit prendre chargement, il est dû au capitaine une indemnité pour les dépenses faites en exécution du contrat ; et cette estimation est faite en tenant compte des circonstances. »

m. — *Angleterre.* — *États-Unis.*

En Angleterre, la déclaration de guerre dissout *ipso facto* le contrat d'affrètement. Le blocus du port de départ ou celui de destination est également une cause de résiliation. D'après lord Stowel, on ne peut pas exécuter,

sans violer les lois, une charte-partie, quand le port de destination est bloqué, alors même que le fréteur n'aurait connu qu'un blocus de fait et n'aurait pas encore reçu au port de départ les notifications requises par le droit des gens (*The Tutela*, Reintrock, 6 C. Rob. Ad. 177).

M. Maclachlan (p. 541, note 1), qui rapporte cette décision, ajoute toutefois qu'en statuant ainsi, lord Stowel a entendu parler évidemment des chartes-parties usuelles qui stipulent l'exécution immédiate des engagements ; ce jurisconsulte distingue d'ailleurs, quant aux risques de voyage entrepris en dépit du blocus, entre le blocus de fait et le blocus notifié (p. 54) (Comp. *The Neptunus Hempel*, 2 C. Rob. Ad. 110, 113).

Aux termes d'un arrêt du Conseil privé du 4 février 1873 (*Journ. de dr. int. privé*, 1874, p. 205), il ne doit pas y avoir lieu à dommages-intérêts au profit de l'affréteur, quand le retard dans le voyage doit être attribué à la force majeure, ainsi à la crainte qu'avait le capitaine d'être pris par un navire ennemi dans des circonstances propres à émouvoir un homme d'un courage, d'un jugement et d'une expérience ordinaires.

Aux États-Unis, le droit paraît très indécis sur la question. Ainsi, d'une part, il a été décidé que si, avant le départ du navire, le port de destination venait à être bloqué, les conventions étaient résolues sans dommages-intérêts de part ni d'autre (Scott v. Libby, 2 Johns, 336 ; Abbott [amér. éd.] 597, note 1 ; Parsons on Schipping, 277, note) ; et, d'autre part, il a été jugé au contraire que le blocus du port de départ n'opérait pas la résiliation, mais suspendait purement et simplement l'exécution du contrat (Palmer v. Lorillard, 16 Johns, 348).

n. — *Canada.* — Le Code civil canadien de 1866 s'exprime dans les termes suivants :

Art. 2410 : « Si, avant le départ du bâtiment, il y a déclaration de guerre ou interdiction de commerce avec le pays auquel il est destiné, ou si, à raison de quelque autre cas de force majeure, le voyage ne peut s'effectuer, les conventions sont résolues sans dommages-intérêts de part ni d'autre. Les frais pour charger et décharger la cargaison sont supportés par le chargeur. »

Art. 2411, 2412 : « Si le port de destination est fermé ou si le bâtiment est arrêté par force majeure pour quelque temps seulement, le contrat subsiste, et le maître et l'affréteur sont réciproquement tenus d'attendre l'ouverture du port et la liberté du bâtiment sans dommages-intérêts de part ni d'autre. La même règle s'applique si l'empêchement s'élève pendant le voyage, et il n'y a pas lieu de demander une augmentation du fret. L'affréteur peut néanmoins faire décharger sa marchandise pendant l'arrêt du bâtiment pour les causes énoncées dans l'article qui précède sous l'obligation de la recharger lorsque l'empêchement aura cessé ou d'indemniser le fréteur du fret entier à moins que la marchandise ne soit d'une nature à ne pouvoir être conservée, ni remplacée, auquel cas le fret n'est dû que jusqu'au lieu où le déchargement a lieu. »

o. — Les lois de *Haïti*, de la *Grèce* et de la *Roumanie* reproduisent la loi française.

III

Conséquences du blocus sur les conventions de transport entre le capitaine et les passagers.

Un voyageur convient avec un capitaine que celui-ci le transportera sur son navire à tel endroit déterminé ; le

port de la destination vient à être bloqué, que doit-il advenir de la convention ?

Ce point n'a été spécialement réglementé que par la loi belge du 21 août 1879, dont les art. 130 et 132 sont ainsi conçus : Art. 130. « Le contrat intervenu entre un capitaine et un passager est résolu sans indemnité de part ni d'autre, si le départ est empêché par l'interdiction de commerce avec le port de destination, le blocus ou quelque autre force majeure. » — Art. 132. « Dans le cas où le navire n'arrive point à destination par suite de prise, de naufrage, ou de déclaration d'innavigabilité du navire, le capitaine n'a droit qu'au remboursement des frais d'entretien, s'il y a lieu (1). »

La loi française est au contraire absolument muette sur le transport maritime des passagers. A quels principes un semblable contrat sera-t-il donc soumis ? Cela dépendra du caractère qu'on attribue à cette convention. N'est-ce qu'une variété de l'affrètement ? Il faudra observer les règles spéciales du Code de commerce relatives au contrat d'affrètement (art. 276, 279, C. Comm.). Est-ce au contraire purement et simplement une convention de transport ? Il faudra appliquer les principes généraux du droit civil sur cette matière, sauf toutefois à les combiner avec les règles particulières du droit commercial, lorsque cette convention de transport constituera exceptionnellement une des variétés de l'affrètement. En effet, le contrat de transport peut dans certains cas spéciaux être assimilé au contrat d'affrètement : il en sera ainsi du contrat conclu par une compagnie ou agence d'émigration avec le propriétaire d'un navire pour un transport d'émigrants, et du contrat que

(1) Le système du fret proportionnel est écarté par cet article, il est au contraire admis par les Codes allemand (669, 671), italien (420, § 1) et hollandais (525).

font quelques entrepreneurs du littoral méditerranéen avec certains propriétaires de navires pour le transport des pèlerins musulmans (V. Desjardins, *op. cit.*, III, append. I).

Les lois étrangères, à la différence de la loi française, ont pour la plupart prévu le contrat de transport des passagers ; seulement, moins précises que la loi belge, elles n'envisagent qu'implicitement l'hypothèse spéciale du blocus. Elles se bornent en effet à indiquer les conséquences que les « cas de force majeure » peuvent produire sur la convention de transport.

Le Code hollandais, reproduisant à peu près le droit belge, déclare : Art. 525. « Si le voyage du navire est interrompu ou suspendu, soit avant le départ, soit pendant le voyage, par force majeure ou par une autre cause indépendante du capitaine ou de l'association, le passager et le capitaine sont déchargés de leurs obligations respectives sans pouvoir prétendre à une indemnité. En cas d'interruption d'un voyage commencé, les passagers sont tenus de payer le prix du passage jusqu'à concurrence du chemin qu'ils ont fait. » (*Sic :* art. 631, Code brésilien ; Code suédois ; art. 676 et 677, § 1 du projet de Code espagnol [Madrid 1881.])

Tandis que ces pays paraissent résoudre *ipso facto* le contrat de transport, d'autres législations semblent au contraire subordonner cette résiliation à une demande formée par le capitaine ou par le passager. Nous citerons, parmi celles-ci, les lois de la Turquie, de l'Égypte et de l'Allemagne : « Le passager, disent les art. 670, 671 du Code allemand, *est autorisé* à résilier le contrat, si, une guerre éclatant, le navire est exposé au risque d'être capturé et ne peut plus être considéré comme libre, ou si le voyage est rompu ou suspendu, soit avant soit après son

commencement par force majeure ou par une autre cause indépendante du capitaine ou de la compagnie dont il relève. Le fréteur, ou capitaine ou compagnie dont il relève, *est également autorisé* à résilier le contrat, si dans un des cas sus-énoncés il interrompt le voyage. Le contrat étant résilié, aucune des deux parties ne sera tenue d'indemnité envers l'autre ; néanmoins, si la résiliation a lieu après le commencement du voyage, le passager devra payer le prix du transport proportionnellement à la distance parcourue. »

Le Code d'Italie s'exprime sur ce point ainsi qu'il suit. D'après les art. 419 et 420, si le voyage est rompu avant le départ par un cas de force majeure qui concerne le navire, le contrat est dissous sans qu'une des parties soit tenue d'indemniser l'autre ; si c'est après le départ, le passager doit le prix du passage en proportion du chemin parcouru. D'après l'art. 423, « au cas de retard survenu durant le voyage par arrêt de prince (1), si le passager ne veut pas attendre que l'arrêt cesse, il peut résilier le contrat en payant le prix du passage à proportion du chemin parcouru ; s'il préfère attendre que le navire reparte, il ne doit aucun supplément de prix, mais est tenu de se nourrir à ses frais tant que dure l'arrêt. »

IV

Conséquences du blocus dans les rapports d'assureur et assuré.

L'assurance maritime est un contrat par lequel l'un des contractants, l'*assureur*, s'oblige envers l'autre, l'*assuré*, à l'indemniser de la perte, totale ou partielle, moyennant une

(1) L'*arrêt de prince* est la défense faite aux navires, ancrés dans un port bloqué, de quitter momentanément leur mouillage.

somme ou prime que doit payer ce dernier, pour le prix des risques nautiques dont il charge le premier. Les dommages qui sont causés au propriétaire d'un navire ou d'une cargaison par l'existence ou par la violation d'un blocus restent-ils à la charge de l'assuré ou doivent-ils être réparés par l'assureur ?

Telle est la question qui s'impose à notre examen. Cette question doit être examinée à un double point de vue : au point de vue du Code, qui forme le droit commun en la matière, et au point de vue des conventions privées qui, sous le nom de *Polices d'assurance,* interviennent fréquemment dans la pratique et dérogent souvent aux principes ordinaires de la loi.

A. — Législation de droit commun : Code de commerce.

1re *hypothèse* : — Des dommages causés par l'existence du blocus du port de la destination du navire.

La règle applicable à ce cas se trouve mentionnée dans l'art. 350 du Code de commerce français ; elle est la reproduction presque littérale de l'art. 26, ord. de 1681 (tit. 6, liv. III) : « Sont aux risques des assureurs toutes pertes et dommages qui arrivent aux objets assurés par tempête, naufrage, échouement, abordage fortuit, changements forcés de route, de voyage ou de vaisseau, par jet, feu, prise, pillage, arrêt par ordre de puissance, déclaration de guerre, représailles, et généralement par toutes les autres fortunes de mer. »

Cette disposition ne parle pas précisément du blocus, mais ce cas s'y trouve implicitement compris. En effet, d'une part, l'art. 350 indique expressément l'arrêt de prince et les représailles, et le blocus constitue un risque de mer de la même espèce ; et, d'autre part, ce même article déclare, *in fine*, que l'assureur répond en général et sans autre limitation que les exceptions indiquées plus

bas, de toute fortune de mer ; or, on ne peut mettre en doute que le blocus maritime soit une fortune de mer et on ne peut pas faire rentrer cette mesure de guerre dans les exceptions indiquées aux art. 351 et suiv.

Le blocus du port de destination est donc bien, d'après le droit commun, aux risques et périls des assureurs ; il il n'en serait autrement que s'il y avait une convention expresse. La même solution doit aussi être donnée pour le cas de blocus du port de départ ; en effet, l'art. 350 mentionne expressément l'arrêt de prince, et l'arrêt de prince est la défense faite aux navires ancrés dans un port bloqué de quitter leur mouillage.

Le système, que les législations étrangères ont consacré sur cette question, est identique à celui de la loi française. Les art. 164 ; — 861, 875 et 876 ; — 637 ; — 1752 des Codes italien, espagnol, hollandais et portugais sont calqués sur notre art. 350, C. Comm., avec cette différence toutefois qu'ils disent *expressément* que la convention peut libérer l'assureur de certains risques. Les mêmes principes se retrouvent encore au Brésil (art. 710), à Buenos-Ayres (art. 1369) et au Chili (art. 1226). Le Code brésilien, plus détaillé que le Code français, prévoit dans ses art. 714 et 715 plusieurs cas de franchises, et notamment la clause « *franc d'hostilités* » qui, insérée dans le contrat, décharge l'assureur de toute responsabilité si les objets assurés périssent ou se détériorent par l'effet des hostilités. Le Code allemand de 1861 agit de même : après avoir déclaré dans l'art. 824 que le risque de guerre est subi par l'assureur, il examine dans les art. 852 et 853 les deux clauses « *franc de risques de guerre* » et « *seulement pour risques de mer* ».

La loi belge du 21 août 1879 a cependant abandonné la doctrine française ; l'art. 178, 2° déclare que le « blocus »

n'est à la charge des assureurs qu'autant qu'il y a eu stipulation expresse.

2e *hypothèse :* — Des dommages causés au navire ou à sa cargaison par la violation du blocus.

La rupture d'un blocus effectif par le capitaine constitue une hypothèse de baraterie du patron (Cf. Weil, *Assurances maritimes*, n° 170 ; — Ruben de Couder, *Dict. de dr. comm.*, v° Assurance maritime, n° 455); ce cas rentre donc dans l'art. 353 C. Comm. qui statue en ces termes : « L'assureur n'est point tenu des prévarications et fautes du capitaine et de l'équipage, connues sous le nom de baraterie de patron, s'il n'y a convention contraire (1). »

Rien n'est plus naturel que cette disposition ; car, ce fait ne peut pas être considéré comme un fait de guerre mais bien plutôt comme une violation des lois de la guerre. Aussi, elle était inscrite déjà dans l'ord. de 1681 (art. 28), et elle se retrouve encore aujourd'hui dans les Codes de l'Allemagne (art. 824), de l'Italie (art. 467), de la Hollande (art. 640) et du Portugal (art. 1756) : ces deux dernières lois ont toutefois ajouté à notre art. 353 la règle suivante : « La convention qui charge l'assureur du risque de baraterie est illicite, lorsque le capitaine est seul propriétaire du navire ou pour la part qu'il y prend. » Les lois brésilienne (711), argentine (1370) et chilienne (1260) ont reproduit textuellement les dispositions du Code hollandais. Ici encore, la loi belge de 1879 s'est séparée de la loi française ; son art. 184 est en effet ainsi conçu : « L'assureur est tenu des prévarications et fautes du capitaine, connues sous le nom de baraterie de patron, s'il n'y a con-

(1) Il a été jugé que l'avarie essuyée par un navire arrêté par ordre de puissance, sous prétexte de violation du blocus, est considérée comme fortune de mer aux risques des assureurs (350 C. com.,), lorsqu'il est justifié que la violation du blocus n'a pas existé (Cass., 2 août 1827).

vention contraire. Il n'est pas tenu des prévarications du capitaine choisi par l'assuré, s'il n'y a convention contraire. »

B. — Droit des polices d'assurance.

1re *hypothèse* : — Des pertes et dommages qui arrivent au navire et à sa cargaison par l'existence d'un blocus.

La police française d'assurance maritime, actuellement en usage (15 juillet 1873) (1), est rédigée dans les termes suivants : Art. 1. « Sont aux risques des assureurs les dommages et pertes qui arrivent aux navires assurés par tempête, naufrage, abordage, changement forcé de route ou de voyage, jet, feu, pillage, piraterie et baraterie, et généralement tous accidents et fortunes de mer. » — Art. 2. « Les risques de guerre ne sont à la charge des assureurs qu'autant qu'ils y a eu convention expresse. Dans ce cas, les assureurs répondent des dommages et pertes provenant de guerre, hostilités, représailles, arrêts, captures et molestations de gouvernements quelconques, amis ou ennemis, reconnus ou non reconnus et généralement de tous accidents et fortunes de guerre. »

Le blocus est-il un risque de guerre dont l'assureur ne doive répondre, aux termes de l'art. 2, qu'autant qu'il a pris spécialement à sa charge cette espèce de risques ? Est-il, au contraire, un risque de paix dont il soit chargé de droit commun et par le seul fait de la signature des clauses générales de la police ?

Cette question a été diversement tranchée par la jurisprudence :

Un jugement du tribunal de commerce de Bordeaux (2), rendu le 6 janvier 1840, l'a d'abord résolue contre les as-

(1) Les assureurs du Havre et de Saint-Malo ont seuls refusé leur adhésion à ces principes réglés en 1873 (Cf. de Courcy., *Commentaire des polices françaises d'ass. marit.*, p. 13).

(2) La police de Bordeaux que ce jugement avait à interpréter était identique à la police actuelle de 1873.

sureurs (*Journal de Marseille*, XIX (1840), 2e p.; p. 111); il a décidé que le blocus n'était point un risque de guerre, mais constituait une interdiction de commerce c'est-à-dire une fortune de mer qui n'altérait en rien le contrat d'assurance : « Le blocus, qui, sans hostilité commise contre le navire assuré, l'empêche d'entrer dans le port de destination, doit être considéré, non comme un risque de guerre, mais comme une interdiction de commerce. — L'interdiction de commerce survenue depuis que le risque a commencé est une fortune de mer qui n'altère en rien le contrat d'assurance. — Dans de telles circonstances, l'assureur exempt des risques de guerre et d'hostilité, mais qui a pris à sa charge tous changements forcés de route ou de voyage, est responsable des avaries éprouvées par le navire assuré après le changement de route nécessité par le blocus du port de destination. »

La cour de Paris a, au contraire, reconnu que le blocus était un risque de guerre dont les assureurs ne supportaient les conséquences qu'autant qu'ils l'avaient pris spécialement à leur charge (7 mai 1839, *J. de Mars.*, XVIII (1839), 2, 106; — 25 novembre 1839, *J. de Mars.*, XIX (1840), 2, 46). Cette dernière solution semble prévaloir aujourd'hui. Un jugement arbitral, rendu à Anvers le 27 mai 1881 à l'occasion de la guerre d'Orient de 1877, a en effet déclaré : « Attendu que le blocus étant un événement de guerre, les conséquences de cet événement doivent tomber à la charge des assureurs qui, par une clause spéciale ont assuré les risques de guerre; que l'assureur qui, en principe, n'est pas responsable de la non-arrivée à destination, le devient cependant si cette non-arrivée est une conséquence des risques de guerre; que, dans l'espèce, le déchargement à Constantinople a été la conséquence directe du blocus et qu'ainsi le demandeur est en droit de récla-

mer des compagnies défenderesses le remboursement des pertes directement subies par lui à la suite d'un événement contre lequel il s'était fait spécialement assurer.... » (*Jurisprudence du port d'Anvers*, 1881, p. 298).

Auquel de ces deux systèmes faut-il donner la préférence?

La police française divisant en deux catégories les fortunes de mer et donnant une solution différente suivant chaque catégorie, notre question se réduit donc, en réalité, à rechercher dans laquelle de ces deux classes il faut ranger le cas du blocus, que la police ne mentionne pas formellement dans ses art. 1 et 2.

La difficulté ainsi posée, il nous paraît évident que ce risque est de la deuxième catégorie et ne doit pas être supporté par l'assureur à moins d'une convention expresse. En effet, qu'est-ce que le blocus, sinon un acte d'hostilité, un acte de représailles, une mesure qui suppose essentiellement la guerre ? l'état de blocus et l'état de paix, nous l'avons vu, constituent deux situations inconciliables.

Que l'on ne dise pas que le blocus n'est un acte hostile que pour les sujets de la nation bloquée ; que, vis-à-vis des neutres, ce n'est qu'une mesure prise par la nation qui fait le blocus dans son intérêt propre, et que vis-à-vis des sujets de cette dernière nation, c'est une simple mesure de police intérieure. Ce serait une mauvaise raison. En effet, la règle fondamentale de la distinction des risques de mer en deux classes n'est point absolument la différence du cas de guerre avec le cas de paix : il suffit, pour le voir, de remarquer dans l'énumération des risques de l'art. 2 la mention formelle des cas d'arrêt, de captures et de molestations de gouvernements *amis*. Le vrai principe de la division est celui-ci : Dans la première catégorie on a placé les risques les plus fréquents, ceux

qui menacent en tous temps les navigateurs : d'une part, tous ceux qui naissent de la lutte que tout marin s'expose à soutenir contre les forces de la nature extérieure ; d'autre part, ceux provenant de la piraterie et de la baraterie du patron. Dans la seconde classe on a compris les risques extraordinaires qui ne surviennent qu'à de longs intervalles, parce qu'ils résultent des accidents de la politique ; tous les risques de guerre d'abord et ensuite tous les dommages et pertes, toutes les molestations que les nécessités, les besoins, les caprices même et les injustices des gouvernements peuvent occasionner aux navigateurs. Eh bien ! n'est-il pas évident qu'un blocus, quel qu'en soit le motif, par cela seul qu'il constitue une mesure politique, rentre naturellement dans la deuxième catégorie. Par conséquent l'assureur, d'après notre police, en est affranchi, à moins de stipulation contraire (1).

Qu'on n'invoque point, pour échapper à cette conséquence, les mots « *changements forcés de route* », dont l'article 1 charge l'assureur ; qu'on ne soutienne pas que le blocus n'est jamais pour les neutres qu'un simple changement de voyage, risque ordinaire dont l'assureur doive toujours répondre ! Car, un semblable raisonnement serait un véritable sophisme. Sans doute, l'assureur répond des changements forcés de route, mais seulement quand ces changements forcés ont pour cause un risque de paix ; quand ils s'expliquent par un risque de guerre, ils ne peuvent pas être mis à la charge de l'assureur ; or, le blocus, nous l'avons vu, constitue bien une fortune de

(1) Les assureurs sont affranchis des risques de guerre, sans qu'il y ait lieu de rechercher si la guerre était ou non déclarée au moment où la police a été faite. C'est ainsi que le tribunal de commerce de la Seine a interprété la formule large de la police française (24 juin 1878, *Gazette des tribunaux*, du 28 juillet 1878).

guerre. Il est en un mot évident que les deux premiers articles de la police doivent s'expliquer et se compléter l'un par l'autre. Quand le deuxième stipule formellement que les assureurs sont affranchis de tous risques causés par la guerre ou par la politique, il va de soi que les changements forcés de voyage, dont le premier déclare l'assureur responsable dans tous les cas, sont les changements forcés qui n'ont pas une cause de guerre ou de politique (1).

Au surplus, afin d'éviter toute difficulté, nous souhaitons, avec M. Lemonnier (2), dont nous nous sommes assimilé les idées dans cette controverse, que les polices comprennent expressément le blocus dans l'énumération des risques maritimes.

Ce vœu, que M. Lemonnier émettait ainsi en 1843, a d'ailleurs été réalisé par un certain nombre de polices récentes. Nous citerons les polices de Cette, de Marseille, de Naples et de Trieste. La police française de 1873 a même aussi prévu, d'une façon expresse, l'hypothèse du blocus ; elle a, en effet, déclaré dans son article 7, quant à l'assurance au voyage : « La quarantaine est considérée comme faisant partie du voyage qui y donne lieu ; néanmoins, si le navire assuré au voyage va faire quarantaine ailleurs qu'au point de destination, les assureurs ont droit à une augmentation de prime de trois quarts pour cent par mois, depuis le jour du départ pour la quarantaine jusqu'à celui du retour. Les mêmes augmentations de prime sont applicables au cas où un navire, trouvant son port de des-

(1) La cour de Rouen a cependant décidé que la perte provenant d'un changement de route, motivé par les opérations de l'ennemi, dans sa marche sur le port de destination, est à la charge de l'assureur, bien qu'il eût été stipulé que l'assuré ne devait pas être indemnisé des risques de guerre (1er mai 1872, *Sirey*, 1872, 2, 223).

(2) *Commentaire sur les polices d'assurance maritime*, 1843 ; I, n° 20.

tination bloqué, séjourne devant ce port ou relève pour d'autres. Dans ce cas, les assureurs continuent de courir les risques pendant tous séjours et relèvements, sans cependant que cette prolongation puisse être de plus de six mois, à dater de l'arrivée devant le port bloqué ; mais ils ne répondent d'aucuns frais ni augmentations de dépenses résultant de ces relèvements et séjours (1). » Mais, il faut le reconnaître, ces polices sont encore aujourd'hui exceptionnelles ; et, la plupart parlent seulement des « risques de guerre », d'une manière générale. On peut, à cet égard, les classer en trois catégories distinctes (2).

Les unes déclarent les assureurs irresponsables des risques de guerre (par conséquent du blocus), sauf toutefois convention contraire ; les autres font supporter les fortunes de guerre aux assureurs ; certaines, enfin, garantissent le risque de guerre, mais sous réserve d'une augmentation de la prime d'assurance :

1° Dans la première catégorie, il faut d'abord ranger les polices françaises d'Alger et du Havre, la police grecque de Syra, et les polices anglaises de Hongkonk (Compagnie d'ass. marit. de Chine et Japon) (3), Nagasaki (De oosterling sea and fire insurance Company), Penang (The Batavia sea and fire ins. Comp.), et Rangoon (Victoria ins. Comp.). On peut aussi citer dans le

(1) Cette disposition se trouvait déjà dans les anciennes polices de Bordeaux (28 février 1865), Marseille (28 sept. 1850) et Paris-Marseille. (21 novembre 1863).

(2) Le texte des polices d'assurance mentionnées au texte se trouve dans l'ouvrage de M. Victor Von John, *Die See-Versicherungs-Policen der Wichtigsten Seeplatze der erde ;* Trieste, 1874. — Ce recueil est le plus récent que nous connaissions sur la matière ; pour les anciennes polices, V. G. Lafond de Lurcy, *Guide général des assurances maritimes et fluviales.*

(3) *Id.* Bangkok, Manille.

même sens les polices de la Suisse (Lloyd de Suisse, art. 2 ; — Société l'Helvetia, à Saint-Gall, § 1 ; — Société Basler, à Bâle), les polices allemandes de « l'Union internationale d'assurance » (§ 2) et des Pays du Rhin (Société d'ass. de Dusseldorf, 1845, art. 2), les règlements d'assurance d'Anvers (Police du 1er janvier 1867, art. 1) et ceux de Constantinople (Compagnie lyonnaise d'ass. marit., art. 2), Bahia (Companhia Fidelidade, art. 1er, a.), Gênes (Capitolato delle assicurazioni maritime della piazza di Genova, 18 mars 1867, art. 4), Livourne (Police de Livourne, 15 avril 1869) et Malte (Compagnia d'assicurazioni maritime Eolo). Enfin, les mêmes principes se trouvent également consacrés — mais ici avec plus de précision, car le cas de blocus est spécialement prévu — par les polices de Messine (Compagnia di assicurazioni marittime la Vittoria, art. 4), de Naples (Compagnia Urania, art. 1), de Palerme (Société la Sic ilia, 1872, art. 2), de Trieste (Police du Lloyd Germanico, de Berlin, art. 2), et de Rio-Grande do Sul (Société en commandite d'ass. marit. de Rio-Grande, art. 2) (Cf. aussi : Gênes).

L'ancienne police nantaise excluait de même les risques de guerre, sauf convention contraire; seulement, au sujet du blocus, elle contenait une règle toute particulière : son art. 5, visant le cas d'une assurance *à l'année,* paraissait proscrire les conventions qui, par dérogation au principe, mettraient à la charge des assureurs le « risque de blocus officiellement connu au lieu et avant le départ du navire ».

2° La seconde catégorie comprend les polices d'Adelaïde (Comp. d'ass. maritim. et march. de l'Australie du Sud), de Bangkok (Office d'assur. de Canton), de Bombay-Calcutta (Agence de Bombay), de Hongkonk (Union insurance society of Canton), de Manille (The netherlands

india sea and fire insurance Company ; Batavia, 1851), de Melbourne (Comp. d'ass. gén. de Dresde), et de Shanghai (Yang-tze insurance association of Shanghai). Les polices d'Amsterdam et de Rotterdam, de Bahia (Companhia Alliança, art. 1), de Hambourg (Conditions d'ass. marit. génér., 1867, § 69, n° 2), de Saint-Pétersbourg (Lloyd russe, 12 juin 1870, art. 10, § 2), et de Stockolm (Comp. d'ass. marit. de Stockolm) (1), mettent également les risques de guerre à la charge de l'assureur.

3° Les polices de la troisième espèce rendent aussi les assureurs responsables des risques de guerre, mais seulement à la condition qu'une augmentation de prime sera payée par l'assuré. Ainsi procèdent les polices de Valparaiso (Lloyd aleman, de Berlin, art. 1), de Barcelone (El Lloyd aleman, 25 avril 1870, art. 1), de Buenos-Ayres (La Probidad, 16 mai 1870, art. 1), et de Malaga (Compania general de seguros maritimos, art. 1) : « La compagnie d'assurances, disent-elles, prend à sa charge tous les risques résultant de... déclaration de guerre (avec l'augmentation de prime réglée selon le Code de commerce) ; et ces risques resteront à la charge de l'assuré si, dans les dix jours depuis que la déclaration de guerre est connue dans la place, il ne s'est pas présenté dans les bureaux de la compagnie pour payer ou augmenter la prime d'assurance. »

La doctrine qui est suivie par l'Angleterre en matière d'assurance maritime est assez confuse. Bien que les polices britanniques (Cf. Londres, Liverpool) ne contiennent aucune restriction relative aux risques de guerre, cependant, s'il faut en croire le publiciste anglais Arnould, les

(1) Les polices de Saint-Pétersbourg (art. 13, 14) et de Stockolm (§ 37), plus détaillées que la plupart des polices, examinent spécialement les conséquences des clauses « *libre des risques de guerre* » et « *seulement pour risques de mer* ».

assureurs de la Grande-Bretagne se refusent toujours, sauf convention spéciale, à répondre des risques de blocus : « En Angleterre, dit-il (1), il a été à maintes reprises décidé, et on doit considérer aujourd'hui comme une loi décisive de l'assurance que ni l'interdiction de commerce quant au port de destination après le commencement du risque, ni l'interruption du voyage par le blocus ou par un danger imminent et évident de capture ne constituent un péril pour lequel les assureurs anglais sont responsables d'après la formule habituelle des polices (2). Aux États-Unis, ajoute le même auteur, la loi n'est pas plus précise, et la jurisprudence est très divisée : des décisions des Cours d'État sont intervenues presque en nombre égal, dans les deux sens. »

Avant d'en finir avec cet exposé des polices étrangères relativement au risque de blocus, nous devons encore rappeler certaines clauses particulières à ce cas et qui sont insérées exceptionnellement dans quelques polices : Nous rencontrons d'abord, dans les polices de la Nouvelle-Orléans, une clause ainsi conçue : « Les assureurs ne prennent pas à leur charge les risques d'embargo et de blocus ; mais dans le cas de blocus du port de destination le navire pourra aller vers un port non bloqué, l'assuré payant alors une prime additionnelle calculée d'après le tarif existant et suivant la distance qui sépare le port

(1) Arnould, *On the law of marine Insurance* ; London, 1877, tome II, p. 726.

(2) Au contraire, suivant MM. Hœchter et Sacré (*Manuel de droit maritime*, 1876 ; p. 804 et 806), le droit anglais et la police de Londres assureraient contre les fortunes de guerre, et il faudrait une stipulation expresse pour décharger les assureurs de cette responsabilité. Cette convention spéciale serait d'ailleurs assez fréquente : les polices anglaises introduisent souvent les clauses « *franc de blocus du port de destination* », « *franc de prise et d'arrêt au port* », ou même « *franc de prise et d'arrêt et de leurs conséquences* ».

bloqué du port de refuge. Dans le cas d'embargo ou de blocus du port de départ, le navire pourra y attendre la fin de cet embargo ou de ce blocus, et les assureurs ne répondront pas des pertes et dommages qu'il aura ainsi soufferts. » (The Louisiana mutual insurance Comp. of New-Orléans; — The Germania insurance Comp. of New-Orléans.)

Une autre clause touchant le blocus est encore insérée dans les polices de Baltimore (Comp. d'ass. mutuelle des marchands de Baltimore), de New-York (Swiss Lloyd), de Philadelphie (By the Union mutual ins. Comp. of. Philad.) et de San-Francisco (Union ins. Comp., 1er janvier 1866; — This policy of insurance Witnesseth that the Union ins. Comp. of the city of San-Francisco) : « La clause « *assuré contre les risques de guerre* » qui serait insérée dans la police garantira l'assuré des pertes et avaries résultant de captures, saisies ou retenues par les navires des particuliers ou de l'État ennemi; mais l'assuré ne doit pas faire l'abandon du navire parce que le port de la destination se trouve bloqué, dans ce cas le navire pourra se diriger vers un autre port non bloqué qui sera substitué au premier. »

Dans les cas où les assureurs supportent le risque du blocus, une question se pose : Quels sont exactement les dommages résultant du blocus dont les assureurs doivent répondre? Lorsqu'un capitaine trouve le port de sa destination bloqué, il peut aborder à un port voisin ou revenir au port de départ; toutes les pertes que le navire et sa cargaison peuvent subir pendant cette prolongation du voyage seront-elles à la charge des compagnies d'assurance (1)?

(1) V. M. de Courcy (*Comm. des polices françaises d'ass. marit.* Paris, 1874) sur le cas d'un navire, l'*Iris*, assuré à la fois pour les risques de mer et pour les risque de guerre, mais par deux assureurs différents. A cette occasion, l'éminent publiciste se demande ce qu'il faut décider

On trouve sur ce point, dans la jurisprudence, une grande diversité d'opinions.

Le tribunal de Nantes a jugé, le 22 mai 1861 (*Journ. du Havre*, 1862, 2, 55), que « tous les événements arrivés au navire après le changement de route devaient être attribués au fait de guerre qui avait nécessité ce changement et devaient par suite être subis par les assureurs des risques de guerre ».

La cour de Paris avait déjà, en 1839, admis une solution aussi large. Par arrêt du 7 mai, elle avait obligé les assureurs « à indemniser l'assuré des pertes résultant pour lui du retour forcé de l'expédition au lieu du départ, sans qu'ils pussent exciper de la relâche ou du relèvement dans un port voisin qui aurait mis fin au contrat », et dans ces pertes elle comprenait « le fret que l'assuré a supporté pour le voyage d'aller, non comme objet d'assurance, mais comme dommage, et la détérioration soufferte par la marchandise par suite de la prolongation de son séjour à bord ». Toutefois, contrairement à cette décision, la même cour de Paris a décidé, le 25 novembre 1839, que « l'assureur, qui a garanti les risques de guerre et toutes les conséquences qui pouvaient en résulter, devait en cas de retour forcé de la marchandise assurée au lieu de départ par suite du blocus du port de destination, répondre seulement des avaries matérielles et des frais extraordinaires, et non de la dépréciation morale de la marchandise » (Cf. aussi : Bordeaux, 6 janvier 1840).

Le jugement arbitral d'Anvers du 27 mai 1881 ne paraît pas avoir suivi cette dernière doctrine ; car, il déclare que « l'assureur des risques de guerre reste tenu de la perte

à l'égard des assureurs liés par une police *ordinaire*, lorsqu'un navire menacé par une fortune de guerre rétrograde ou précipite sa route pour se soustraire au danger, et qu'il périt dans un naufrage c'est-à-dire par une fortune de mer, conséquence d'une fortune de guerre (p. 21 à 29).

ou moins-value qui résulte pour l'assuré de ce qu'il est obligé de faire revenir la marchandise au port du chargement ou de l'acheminer par une autre voie au port de destination. »

La pratique qui, sur ce point, est actuellement suivie par les compagnies françaises d'assurance maritime va ressortir du fait suivant, qui nous a été indiqué par un membre du *Comité des assurances maritimes de Paris* et qui se rapporte à la dernière guerre du Pérou et du Chili : Un navire, avec ses marchandises, avait été assuré, et il avait comme destination le port péruvien de Mollendo. Arrivé devant ce port, il le trouva bloqué par les forces chiliennes, et ne pouvant y entrer il se dirigea vers le Callao où il déchargea momentanément sa cargaison; mais, le Callao fut bientôt pillé par l'armée du Chili et une partie des marchandises débarquées périt dans le pillage. Le navire rembarquant alla alors jusqu'à Arica, et y déposa son chargement. Sur les réclamations de l'assuré, la compagnie d'assurance, qui avait garanti expressément les risques de guerre, lui remboursa les frais de transport de Mollendo au Callao et à Arica, ainsi que la valeur des marchandises saccagées au Callao (1).

(1) Le cahier des charges, annexe à la loi française du 15 janvier 1881 portant approbation de la convention passée avec la Compagnie des messageries maritimes pour l'exploitation d'un service postal entre la France et la Nouvelle-Calédonie desservant la Réunion et l'Australie (*Journal officiel*, 25 juin 1881), renferme une espèce de convention d'assurance contre les risques de guerre. Voici en effet comment s'exprime l'art. 41 de ce cahier des charges : « En cas de guerre maritime ou d'hostilités sur un point quelconque des mers parcourues par les paquebots de la Compagnie, le gouvernement supportera les chances de guerre qui pourraient en résulter, à moins qu'il n'ait mis la Compagnie en demeure de cesser son service. Si l'État met en demeure la Compagnie de cesser son service, la Compagnie aura cependant la faculté de le continuer, en tout ou en partie, à ses risques et périls ». L'application de cette disposition à un paquebot, assuré contre les risques maritimes avec exception

2° *hypothèse:* — Nous avons supposé jusqu'ici que le capitaine, trouvant le port de la destination bloqué, respectait ce blocus et relevait pour un port voisin ou retournait au port de chargement ; nous devons maintenant examiner le cas où il ne tiendrait pas compte de la notification spéciale et violerait le blocus de la place.

Dans cette hypothèse, faut-il faire supporter par l'assureur les dommages causés à l'assuré par la confiscation du navire ou de la cargaison, ou faut-il au contraire laisser à l'assuré la charge de ces dommages qui sont une conséquence de la violation du blocus?

Peu de polices ont envisagé spécialement l'hypothèse même d'une violation de blocus ; mais cela importe peu à la solution de notre question, car, toutes, elles ont statué sur le risque de baraterie de patron, et la rupture d'un blocus effectif est assurément un cas de baraterie puisque c'est une faute du capitaine. Ce point ne saurait être douteux ; il est reconnu par les auteurs (Cf. Weil, *loc. cit.*) et il résulte du texte même de certaines polices d'assurance. Ainsi, la police française de 1873 considère expressément la violation du blocus comme une variété de la baraterie de patron, puisque, après avoir dans l'art. 1 garanti la baraterie, elle dit aussitôt dans l'art. 3 : « Les assureurs sont exempts, *par exception et dérogation en tant que de besoin à ce qui a été dit à l'art. 1, quant à la garantie de la baraterie*, 1° des faits de dol et de fraude du capitaine ; de tous événements quelconques résultant de violation de blocus, de contrebande ou de commerce prohibé ou clandestin ; 2°. . . . .
Le tout, à moins que le capitaine n'ait été changé sans

des risques de guerre par une compagnie d'assurance, pourrait amener encore aujourd'hui le résultat tristement curieux qui s'est produit en 1854, à propos du navire *l'Iris* (V. De Courcy, *loc. cit.*).

l'agrément de l'armateur ou de son représentant et remplacé par un autre que par le second. »

Ce système est encore suivi par d'autres polices : Les polices de Cadix et de Barcelone, de Marseille et de Paris-Marseille, de Buenos-Ayres, de Gênes et de Malaga répondent du risque de baraterie, mais elles ne garantissent point « les conséquences de tentatives ou forcements de blocus ».

En dehors de ces quelques actes qui prévoient spécialement l'hypothèse de la rupture d'un blocus effectif, les autres polices ne statuent qu'indirectement sur ce sujet. En effet, les unes se bornent à exclure dans tous les cas la baraterie de patron (Messine, Naples, Palerme), et les autres, garantissant la baraterie, exceptent aussitôt les « prises, saisies et captures faites par une puissance étrangère et provenant d'un commerce illicite ou prohibé ou d'un commerce de contrebande de guerre » (V. Anvers, Baltimore, Constantinople, Hong-konk, Havre, Philadelphie, San-Francisco, Trieste, etc....)

SECTION II

DE LA VIOLATION DU BLOCUS MARITIME.

Cette théorie entraîne l'examen de trois questions importantes. Il faut d'abord déterminer les actes qui constituent une violation de blocus ; il faut ensuite dire à quelles conditions ces actes de violation sont punissables ; il faut enfin préciser les peines qui peuvent être infligées aux infracteurs d'un blocus maritime. Notre section II se trouve ainsi naturellement divisée en trois paragraphes.

§ 1. — Dans quels cas y a-t-il violation de blocus?

Pour qu'il puisse être question de violer un blocus, il faut qu'un blocus existe. Or, un blocus n'existe que s'il satisfait aux différentes conditions que nous avons énumérées : pour obliger tous les navires en général il doit avoir été proclamé en temps de guerre par l'autorité compétente et être constitué d'une manière effective ; pour obliger chaque navire en particulier, il doit de plus être notifié spécialement à chacun des vaisseaux qui se présentent devant le port. Dans les développements qui vont suivre, nous supposerons donc toujours un blocus *régulier*.

Si le blocus n'était pas régulier, si une nation saisissait un navire pour violation d'un blocus illégalement constitué, cette nation commettrait un acte illégitime et dès lors serait tenue de réparer les dommages ainsi causés par son fait. Ce principe ne peut être contesté en théorie,

et la pratique elle-même l'a plusieurs fois sanctionné. Ainsi, pendant la guerre de la sécession, le président des États-Unis a fait voter par les Chambres un crédit supplémentaire pour indemniser le navire anglais, *Perthshire,* qui avait été détenu injustement pour infraction supposée au blocus (1). Quelques États ont même exagéré la protection due aux neutres en pareille circonstance ; nous voyons en effet la Suède déclarer, d'une manière générale, que la capture opérée pour violation de blocus pendant un armistice inconnu du capteur oblige l'État capteur à indemniser le commandant du bâtiment saisi pour la totalité des dommages et pertes qu'il peut avoir subis (ord. du 12 avril 1808, art. III, § 9) (2).

(1) Message du 3 décembre 1861, (*Arch. dipl.* 1862, I, 71).— *V. aussi :* Pratique suédoise : « Si la cour militaire déclare le navire libre et la saisie contraire aux ordonnances en vigueur, le capteur doit être condamné et contraint suivant les lois de la guerre à garantir et indemniser de tous dommages et frais le propriétaire et le commandant du navire. Si le saisissant n'a pas les moyens de le faire, la Couronne fait l'avance de l'indemnité et elle en opère le recouvrement sur les sommes qui pourraient être attribuées du chef d'autres prises à la section de la flotte à laquelle le saisissant appartient » (Ord. du 12 avril 1808, art. III, § 9). — Pratique prussienne : « Les commandants et officiers des navires de guerre doivent observer ce règlement. S'ils le violent, ils répondent de ces violations et peuvent en outre être condamnés à la réparation des dommages et frais causés par des agissements illégaux » (Règl. du 20 juin 1864, § 27). — Pratique danoise : « Le chef qui enfreint les règles établies ci-dessus pour la sûreté des bâtiments neutres ou qui, en général, abuse de son pouvoir au détriment de ces bâtiments, encourra une peine proportionnée à la nature du fait, et il pourra, en outre, être condamné à réparer les dommages qui auront été causés à tort » (Règl. du 16 février 1864, art. 5). — Pratique autrichienne : « S'il arrivait qu'en dépit de l'observation des prescriptions existantes, un navire austro-hongrois fût l'objet de procédés illégaux, plainte devrait être portée sans retard au consul ou fondé de pouvoir austro-hongrois, le plus proche, afin que le gouvernement puisse faire auprès des États étrangers les démarches requises par la circonstance, à l'effet d'obtenir dédommagement et satisfaction, ou pour appuyer les démarches qui auraient déjà été faites par nos nationaux victimes de ces procédés » (Décl. du 11 mai 1877, art. 4).

(2) Cette décision nous semble un peu exagérée, car l'ord. suédoise ne

Cette indemnité qui est due en cas d'actes illégaux doit être payée par l'État belligérant, car ce sont les seuls vaisseaux de guerre — navires d'État — qui exercent le droit de prise. S'il y avait des alliés du belligérant coupable, ces alliés devraient aussi contribuer par parts égales à compléter le montant des dommages-intérêts, puisque les alliés partagent les pertes et les bénéfices dans la guerre. On a même été plus loin dans la protection des citoyens victimes de captures injustes, on a notamment soutenu la règle suivante : lorsque des vaisseaux marchands sont saisis illégalement et qu'aucune indemnité n'est allouée par l'ennemi capteur, l'État dont ces vaisseaux dépendent doit indemniser les particuliers propriétaires des navires ; cette opinion de M. Bulmerincq nous paraît quelque peu exagérée (1).

Ceci dit, et supposant un blocus régulier, déterminons maintenant les faits constitutifs d'une violation de blocus.

Le principe qui, suivant nous, doit dominer cette matière est le suivant : Il faut un acte matériel de rupture, la seule intention de forcer la ligne du blocus ne suffit pas ; *actus aliquis*, *non solum consilium*. La tentative d'un délit n'est coupable que s'il y a eu commencement d'exécution. Cette règle constitue une des maximes fondamentales du droit pénal, et il n'existe aucune raison pour ne pas l'appliquer en matière internationale.

Lorsqu'un navire est surpris, alors qu'il vient de traverser la ligne d'investissement soit en arrivant du large soit

distingue pas si le blocus a été établi pendant l'armistice ou s'il existait déjà à ce moment de la trêve, et elle ne dit pas si une convention spéciale est intervenue qui a levé le blocus existant ; or, nous avons vu plus haut qu'une nation, si elle ne pouvait pas établir un blocus nouveau pendant une suspension d'armes, pouvait du moins conserver les positions qu'elle occupait déjà et en particulier *continuer* un blocus proclamé avant l'armistice.

(1) *Annuaire de l'Institut de dr. intern.*, 1878, p. 88.

en sortant du port bloqué, aucune difficulté ne peut s'élever : il y a un acte matériel évident de violation du blocus.

Mais, d'autres faits peuvent se produire qui sont plus difficiles à apprécier. En effet, un délit n'est pas seulement punissable quand il est consommé, il est encore coupable lorsqu'il y a eu tentative suivie d'un commencement d'exécution. Toutefois il est des degrés dans la tentative, et par suite les difficultés qui naissent à son occasion ne sont pas toutes délicates au même titre.

Ainsi, — cela est certain, — il y aura tentative suivie d'un commencement d'exécution, si le bâtiment est arrêté au moment où il traverse la ligne de blocus (1). Le doute apparaît donc seulement lorsque le navire, s'approchant du lieu investi, jette l'ancre devant la place ou croise tellement près du port qu'il peut lui être facile d'y pénétrer. Faut-il voir dans ce fait une tentative coupable de forcer le blocus ? Cette question, croyons-nous, ne saurait être tranchée *à priori*, car les circonstances auront toujours ici une grande influence : ce navire peut séjourner devant le port sans intention mauvaise, par exemple pour attendre la levée ou la suspension du blocus qui peut arriver d'un instant à l'autre ; mais il peut aussi s'être placé à proximité de la côte dans un but criminel, afin d'entrer facilement dans la place, à la faveur de la nuit ou d'un coup de vent. La situation de ce navire ne sera donc véritablement une tentative de violation de blocus qu'autant qu'elle aura été choisie par lui dans une intention mauvaise. Mais comment connaître exactement cette intention ? C'est là qu'en définitive gît toute la diffi-

(1) Il y aurait encore violation de blocus, si le vaisseau déchargeait sa cargaison dans des allèges et envoyait celles-ci à travers la ligne d'investissement. Ce serait un cas de violation « par implication », comme disent les Anglais.

culté. Sans doute, l'innocence de l'intention est fort peu probable quand le navire se tient si près de l'endroit bloqué et occupe, par exemple, autour du port une place qui est ordinairement fréquentée pour la décharge et le chargement des marchandises ; cependant, on ne saurait s'en tenir à cette seule présomption, si forte qu'elle soit, car en ce faisant on serait parfois conduit à des erreurs. A notre avis, l'usage de la notification spéciale est le seul moyen d'éviter ces erreurs et d'arriver à une certitude à peu près complète sur les pensées du neutre. Que la flotte bloquante avertisse du blocus le bâtiment suspect ; et elle saura alors à quoi s'en tenir si, malgré cette notification, le navire persiste à rester à proximité du port. En effet, un navire, qui ne chercherait pas à violer le blocus, ne se refusera point à s'éloigner tant soit peu de la côte investie ; car cet éloignement ne sera jamais pour lui une cause bien grande de dommage : en se réfugiant dans un port voisin non bloqué ou en croisant à une certaine distance de la flotte bloquante, il lui sera encore possible de profiter des événements qui lèveront ou suspendront le blocus.

Cet avertissement spécial que nous exigeons dans cette hypothèse pour qu'il y ait violation de blocus, nous l'exigeons encore dans les autres cas. A la vérité, lorsqu'un navire traverse une ligne de vaisseaux stationnant devant un port, il saura presque toujours que cette ligne constitue un blocus ; mais il peut l'ignorer, croire par exemple qu'il y a seulement flotte d'observation ; et cela doit suffire pour légitimer notre exigence. Nous arrivons donc à poser ce principe qu'il n'y a violation d'un blocus par les navires déterminés au chapitre précédent, qu'autant que ceux-ci portent sur leurs papiers de bord la mention expresse de la notification du blocus ; la première tentative ne constituera

jamais une rupture de blocus. Ce principe s'applique certainement aux navires venant du large ; mais le doute existe pour ceux qui se trouvent dans le port au moment de l'investissement. Nous avons vu que, suivant une opinion, le blocus était obligatoire à leur égard indépendamment de tout avertissement individuel. Certains auteurs ont même été plus loin ; ainsi, d'après Hautefeuille (1), un bâtiment neutre *arrivant du large* commettrait une violation de blocus, s'il traversait la ligne d'investissement sans répondre aux signaux ou à la semonce des bâtiments bloqueurs, affrontant ainsi sans s'arrêter le feu de leurs batteries. Cette opinion, que Heffter (2) a combattue, nous parait exacte. En effet, ce refus formel de répondre n'amène-t-il pas la certitude complète que le bâtiment connaît l'état du blocus et qu'il le viole sciemment? Ces signaux, d'ailleurs, ne constituent-ils point une sorte d'avertissement *tacite* du blocus, équivalant à une inscription sur les papiers du bord? n'indiquent-ils pas suffisamment que l'entrée du port est interdite aux étrangers à cause du blocus? Cela a été expressément reconnu par le règlement espagnol du 26 novembre 1864, dont l'art. 7 est ainsi rédigé : « Quand un navire neutre se présente devant le port bloqué ou tente de rompre la ligne en faisant face au feu des bloqueurs, il est entendu que ces décharges d'artillerie équivalent à une notification spéciale, et il peut par suite être capturé pour violation de blocus (3). »

(1) Hautefeuille, *Droits et Devoirs*, II, p. 223.

(2) Heffter, *op. cit.*, § 156.

(3) Négrin (*en note de l'art.* 7), critique la rédaction de l'art. 7, et désiré voir substituer la copulative *et* à la disjonctive *ou ;* car, dit-il, le seul fait de se présenter devant un port n'est pas une violation avant qu'une notification spéciale ait été faite, et pour que le feu des bloquants puisse la remplacer il faut qu'il y ait le concours de ces deux circonstances : se pré-

La plupart des nations, nous citerons la France, la Suède et l'Italie, pensent avec nous que la première tentative d'un navire d'entrer dans un port bloqué n'est jamais une tentative de rupture de blocus. Mais, d'autres États suivent un système contraire : l'Angleterre, les États-Unis, le Danemarck et la Prusse déclarent qu'un navire commet une violation de blocus lorsqu'il essaie, une première fois, de pénétrer dans le port, et qu'il peut être prouvé que ce bâtiment a pu et dû apprendre en route l'état de blocus de la place.

Malgré cette différence d'opinion sur ce point, ces nations s'accordent toutefois à reconnaître que la matérialité du fait est toujours nécessaire pour constituer un acte de violation de blocus. Deux puissances font seulement exception ; ce sont l'Angleterre et les États-Unis, qui considèrent comme suffisante la seule intention de rompre un blocus, sans un commencement d'exécution non équivoque sur les lieux mêmes. En effet, suivant elles, sont coupables de violation de blocus tout navire neutre qui a mis à la voile pour un lieu déclaré bloqué, après avoir eu connaissance de la notification, et tout navire qui a continué à se diriger vers ce lieu après avoir appris en route l'existence, soit de la notification diplomatique s'il s'agit d'un blocus notifié, soit du fait même de l'investissement s'il s'agit d'un blocus *de facto :* les navires qui sont dans cette situation peuvent être arrêtés à la haute mer, partout où ils sont rencontrés, quelle que soit la distance entre le lieu de départ et le lieu de destination.

Cette dernière doctrine n'est pas récente. Elle se trouve mentionnée pour la première fois dans l'édit hollandais du 26 juin 1630 ; et, depuis cette époque jusqu'au com-

senter et tenter de traverser immédiatement la ligne en affrontant le feu des croiseurs.

mencement du XIXe siècle, elle n'a pas cessé d'être appliquée par tous les peuples. Admise par l'Angleterre et la Hollande en 1689 dans le blocus fictif qu'elles établirent sur les côtes de France, elle a été encore suivie par la Russie en 1772 : « Le gouvernement russe, disait un manifeste du 1er mai, considérant les abus que l'on a fait des privilèges du pavillon neutre, en tentant de faire passer dans les places bloquées des provisions de guerre et de bouche, déclare que *tous les navires marchands qui feront voile pour les ports ennemis avec des chargements de provisions de guerre ou de bouche seront non seulement arrêtés, mais pris et confisqués* sans le moindre dédommagement pour ceux qui les ont frétés ni pour leurs capitaines qui s'y seront aventurés » (Martens, *Rec.*, VI, 33). La France elle-même adhéra à ces principes rigoureux ; ses règlements de 1744 (art. 14) et de 1778 (art. 1) déclarèrent expressément de bonne prise les navires neutres arrêtés à la mer, faisant voile vers un lieu bloqué.

Cette théorie n'a même pas disparu devant les traités de 1780, qui cependant, en exigeant vis-à-vis le port bloqué des forces suffisantes pour empêcher l'entrée d'une façon effective, semblaient indiquer suffisamment que la police du blocus ne pouvait s'exercer que dans les eaux avoisinantes. En effet, on la retrouve encore dans le décret rendu par la Convention française le 9 mai 1793 (Martens, *Rec.*, 2e éd., V, 381), ainsi que dans les instructions britanniques du 8 juin 1793 et du 8 janvier 1794 (Martens, *Rec.*, 2e éd., V, 597 et 601). Elle fut de même admise par la note russe du 10 août 1793 ; seulement ici elle était un peu atténuée : les croiseurs belligérants pouvaient encore arrêter dans leur course les bâtiments neutres frétés et chargés pour les ports de France, mais ils n'avaient plus le droit de les saisir et de les confisquer, ils ne pou-

vaient plus que « les obliger de rebrousser chemin ou de gagner quelque port neutre selon leur convenance » (Martens, *Rec.*, 2e éd., V, 590).

Ces règles rigoureuses, que l'état révolutionnaire de la France rendait, paraît-il, nécessaires, — la note russe de 1793 le dit formellement — semblèrent un instant devoir disparaître du droit des gens: Le traité anglo-américain du 28 octobre 1795 déclara qu'on ne devait point capturer les vaisseaux destinés à des ports bloqués, à moins qu'avertis du blocus sur les lieux mêmes ils ne cherchassent encore à entrer ; et, les conventions de neutralité des 16 et 18 décembre 1800 décidèrent expressément « qu'on pouvait seulement regarder comme contrevenant le bâtiment qui entrait dans un port bloqué ou celui qui, ayant été préalablement averti de l'état du port par le commandant du blocus, tentait d'y pénétrer par violence ou par supercherie ». Mais ces progrès ne furent pas de longue durée. Les guerres du premier Empire ramenèrent toutes les horreurs des guerres de la révolution, et le principe qui avait été introduit en 1630 reparut triomphant dans les ordonnances françaises et anglaises de 1806 et 1807.

La chute de Napoléon avait fait disparaître la conception désastreuse du blocus continental, elle amena également l'abandon de ce droit rigoureux sur les ruptures de blocus. En effet, depuis 1814, toutes les puissances, sauf l'Angleterre et les États-Unis, ont considéré qu'il n'y avait pas violation de blocus à faire voile vers un port investi ; les traités et les lois intérieures des nations sont formels à cet égard.

On put même croire un moment que l'Angleterre allait aussi délaisser son ancienne doctrine ; malheureusement il n'en fut rien. En 1840, lorsqu'elle bloqua le port de Canton, elle exempta bien de la capture les navires étran-

gers qui se dirigeaient vers les côtes de la Chine ; mais, en 1854, pendant la guerre d'Orient, elle suivit de nouveau ses anciens errements : le 21 mai 1854, la flotte britannique saisissait en pleine mer comme coupable de violation de blocus le navire danois l'*Union*, qui avait comme destination le port russe de Riga alors bloqué par les Anglais, mais dont le capitaine pouvait prouver qu'il avait l'ordre de relâcher dans le port prussien de Memel si, à son arrivée, la place de Riga était encore investie.

La déclaration de Paris du 16 avril 1856 qui termina la guerre d'Orient et qui, à l'exemple des traités de 1780, proclamait le principe de l'effectivité du blocus, ne parvint pas encore à détacher l'Angleterre de ce système odieux. Car, lors de la révolution américaine, le comte Russel déclara dans des lettres du 15 juillet 1862 et du 3 avril 1863 que les croiseurs belligérants pouvaient légitimement saisir « des navires expédiés d'Angleterre en Amérique dans l'intention déterminée de rompre le blocus ». Et cependant la Grande-Bretagne avait signé la déclaration de Paris ! cette déclaration était même due à son initiative !

C'est à cette époque que la doctrine britannique fut adoptée par les États-Unis. Sous l'influence des intérêts, cette puissance abandonnait ainsi comme belligérant les principes qu'elle avait toujours défendus en qualité de neutre, tant dans ses traités que dans ses lois intérieures ; et, fait remarquable, cette introduction de la théorie anglaise dans le droit américain était due bien plus au département judiciaire du gouvernement américain qu'au département politique de ce gouvernement. Ce fut en effet, en dépit des déclarations du gouvernement rendues pendant la guerre de la Sécession (1), que les tribunaux de

(1) V. Procl. du président du 19 avril 1861 ; dépêche de lord Lyons à

prises des États-Unis, durant cette même guerre, n'exigèrent point l'avertissement spécial comme condition de la rupture du blocus et jugèrent que l'acte de mettre à la voile avec intention de violer un blocus constituait une infraction autorisant la confiscation (1). Nous ne citerons pas ici toutes les espèces que ces tribunaux tranchèrent en ce sens ; ces cas furent tellement nombreux que le président des États confédérés a pu dire dans son message du 12 janvier 1863 : « Notre commerce avec les nations étrangères a été interrompu, non pas par l'investissement effectif de nos ports ou par la saisie de navires pris en cherchant à y pénétrer, mais par la capture des navires neutres opérée par nos ennemis sur les hautes mers quand ils les supposaient chargés à destination d'un point déterminé de notre immense côte, et cela sans s'inquiéter de savoir s'il existait à ce même point un seul navire pour en défendre l'accès » (*Arch. dipl.* 1863, I, 398).

Les États sécessionnistes ont bien fait de se plaindre ainsi, à la face du monde, de la pratique qui avait été suivie par leurs ennemis, car cette pratique constitue une atteinte aux plus simples notions de justice et aux règles générales du droit des gens.

C'est ce qu'il est facile de démontrer, même en supposant l'hypothèse la plus favorable au bloqueur, c'est-à-dire le cas où l'intention de violer le blocus est certaine et prouvée. En effet, pour qu'il y ait infraction pénale, il ne suffit pas d'une pensée criminelle, il faut encore un *fait* coupable, car on ne punit pas les simples résolutions. Or, ici, il n'y a point réalisation d'un acte coupable : la mer

lord Russel du 2 mai 1861 contenant le sentiment du secrétaire d'État, M. Seward, sur la question.

(1) *Comp.* : aff. Yeaton contre Fry (5, Crauch, 335) ; aff. de la *Néreïde* (9, Crauch, 416).

est libre, elle n'appartient à personne, et les neutres ont parfaitement le droit de la sillonner dans quelque sens que ce soit. De même qu'un individu qui a manifesté la résolution de tuer un autre individu ne tue pas et ne saurait être arrêté dès qu'il se dirige vers la demeure de celui-ci, de même un navire neutre, qui a l'intention certaine de violer un blocus effectif, ne viole point ce blocus et ne peut pas être saisi en pleine mer parce qu'il fait voile vers le lieu investi : les croiseurs belligérants n'ont alors qu'un seul droit, celui de le surveiller afin d'empêcher l'exécution de l'acte coupable qui a été résolu (1). Quel serait d'ailleurs le fondement d'une semblable arrestation opérée en pleine mer ? Il n'y a pas encore péril pour les droits du belligérant ; il serait en effet ridicule de prétendre que le neutre aide déjà l'adversaire de la nation bloquante par cela seul qu'il se dirige vers la place déclarée bloquée !

Cette première hypothèse se produira rarement dans la pratique ; presque toujours le belligérant n'aura pas la preuve indéniable d'une intention criminelle chez le neutre, et ce sera alors sur une simple présomption de culpabilité qu'il procédera à la saisie du vaisseau. Or, rien n'est moins fondé qu'une pareille présomption. Tirer du fait connu de la destination du navire vers le port bloqué la conséquence que ce navire veut violer le blocus est fort mal raisonner. Car ce serait supposer chez le neutre une volonté absolument ridicule et contraire à tous ses intérêts, la volonté de s'exposer de gaieté de cœur et d'une manière certaine à la confiscation ; bien rares en effet sont les navires qui forcent un blocus effectif sans être saisis.

En réalité, le but du neutre n'est point d'enfreindre un

(1) Comp. Instructions complémentaires françaises de 1870, n° 12.

blocus qui serait encore effectif au moment où il arriverait sur les lieux ; son intention véritable, — et la seule qu'on doive raisonnablement présumer, — est d'entrer dans la place, si elle n'est plus bloquée ou si elle n'est pas bloquée effectivement, ou, dans le cas contraire, de se réfugier dans un port voisin *libre* appartenant à une nation neutre ou à la nation engagée dans la guerre.

Quand un belligérant arrête pour violation de blocus un navire étranger qu'il rencontre en pleine mer allant vers un port bloqué, ce qu'il veut donc en définitive, c'est forcer ce navire à respecter des blocus *fictifs* c'est-à-dire des blocus qui ne doivent point l'obliger : blocus fictifs de lieux ennemis que le belligérant n'a le droit de bloquer que d'une manière effective, blocus fictifs de ports neutres qu'il n'a même pas le droit de bloquer réellement. Tel est bien son but : en vérité, si cela n'était pas, si l'investissement était réel, à quoi pourrait servir cette saisie sur la haute mer, puisqu'alors il y aurait devant la place une force navale bien suffisante pour empêcher l'entrée des vaisseaux étrangers ? en pareil cas, cette saisie serait inutile, elle ne fortifierait en rien l'isolement de la place. Que le bloqueur ne dise pas qu'il arrêtera seulement les navires qui se dirigeront vers un port *effectivement* bloqué ; car, comment ces croiseurs belligérants, qui se trouvent en pleine mer et souvent très loin du lieu investi, sauront-ils que cette effectivité existe encore au moment où ils font la saisie ? Sans doute, alors qu'ils ont reçu l'ordre d'opérer des arrestations, le blocus était réel ; mais, depuis, cette effectivité a pu cesser : ne suffit-il pas d'une tempête, d'un combat pour disperser la flotte d'investissement ?

En réalité, la doctrine anglaise n'a été inventée que pour donner de l'efficacité aux blocus fictifs. Et même, elle

n'atteindra ce résultat que si on ajoute encore à son iniquité ! En effet, rien ne sera plus facile pour les neutres que d'échapper aux conséquences de cette pratique ainsi comprise : ils n'auront qu'à se donner comme destination un port neutre ou un port ennemi qui ne soit pas investi, et les marchandises débarquées dans cet endroit pourront alors sans difficulté pénétrer dans la place bloquée par la voie continentale. Pour échapper à ce danger, le bloqueur sera donc conduit à saisir en pleine mer les navires à destination d'un port neutre ou d'un port libre, lorsqu'il est amené à penser que la cargaison sera de là transportée dans la place investie. Telle est la conséquence inique qui résulte forcément de cette théorie inique (1).

Cette conséquence, elle a du reste été admise déjà par la pratique ; les États-Unis l'ont consacrée en 1863 pendant la guerre de la sécession, dans le cas du *Springbok*.

Le *Springbok* était une barque anglaise expédiée de Londres à destination de Nassau, île de la Nouvelle-Providence, du groupe des Bahamas, possession anglaise. Ce navire, qui était ainsi frété pour un port neutre et dont la charte-partie figurait parmi les papiers de bord, fut saisi par le vaisseau de guerre fédéral *Sonoma* (3 février 1863),

(1) M. Bulmerincq, dans son *Rapport précité* (3e partie, p. 374, 384) statue sur cette question dans les termes suivants : « Nous devons, pour le projet de réforme, nous prononcer dans ce sens que ni l'affrètement, ni la destination d'un navire de commerce pour un port bloqué ne sont des motifs suffisants de constater qu'il a tenté de violer le blocus, tandis que nous considérons au moins la course d'un navire vers un lieu bloqué comme un motif de soupçon, sinon comme un motif suffisant pour constater la tentative d'une violation de blocus » (Cf. § 49. — Projet de règlement international des prises maritimes).

Un arrêt du Conseil des Prises français du 13 Thermidor an IX (La *Marthe Madeleine* c. le *Solide*) a décidé expressément que « ne contrevenait pas à un blocus le navire en route pour un port bloqué, s'il ne cherchait pas à franchir la ligne du blocus » (Pistoye et Duverdy, I, 378).

alors qu'il était éloigné de Nassau d'environ 150 milles, et envoyé aussitôt à New-York à la charge d'un équipage de prises. Le 1er août, la Cour de district de cette ville rendait son jugement sur cette affaire, et elle condamnait le navire avec sa cargaison. Ce jugement était fort laconique ; il s'appuyait sur ce que le vaisseau était chargé complètement ou en partie de contrebande de guerre, que la destination réelle était, non le port neutre de Nassau, mais un port quelconque régulièrement bloqué par les forces des États-Unis ; qu'il y avait intention de rompre le blocus ; enfin que les papiers de bord étaient falsifiés. Appel de cette décision fut alors interjeté par les intéressés, et la Cour suprême rendit bientôt un arrêt qui, relaxant le navire, maintenait la saisie de la cargaison et condamnait les propriétaires du bâtiment aux frais. Cet arrêt, cependant, reconnaissait que les papiers de bord, notamment la charte-partie, étaient réguliers et qu'aucun d'eux ne portait de trace de dissimulation ou de falsification ; il ne pouvait dès lors prouver strictement que Nassau ne fût pas la vraie destination du navire et il se contentait de simples présomptions, vagues et incertaines : « Nous ne saurions douter, disaient les juges de la Haute-Cour, que le chargement n'ait été dans le principe embarqué dans l'intention de violer le blocus ; que les propriétaires du chargement n'aient eu l'intention de le faire transborder à Nassau dans quelque navire plus propre que le *Springbok* à réussir à atteindre sans danger un port bloqué ; que le voyage de Londres au port bloqué n'ait, en ce qui concerne le chargement, tant au point de vue du droit que dans l'intention des parties, constitué un seul voyage, et que le chargement n'ait été, à partir du moment où il a mis à la voile, passible de condamnation dans le cas de saisie à quelque point que ce soit de ce voyage. » Cet ar-

rêt, si peu précis, qui ne pouvait même pas désigner le port bloqué que le navire devait atteindre, n'en fut pas moins confirmé par la Commission mixte, instituée à Washington en vertu de l'art. 12 du traité du même nom (8 mai 1871), et la théorie des violations de blocus reçut ainsi une extension toute nouvelle, qu'on peut formuler théoriquement de la façon suivante : un belligérant peut saisir et condamner pour rupture de blocus un chargement, au moment de son départ d'un port neutre à destination d'un autre port neutre, quelque éloigné qu'il soit d'un port bloqué, s'il soupçonne que ce chargement, après avoir été débarqué dans un port ami, sera ensuite transporté vers un lieu bloqué et mis à la disposition de l'ennemi ; le voyage du port neutre à l'autre port neutre et celui de ce dernier port au port bloqué constituent en définitive un seul et même voyage qui est coupable dès le principe.

Cette théorie de la continuité du voyage n'est pas une invention nouvelle ; ce qui seulement est récent, c'est l'application qui en a été faite à la violation des blocus. En effet, ce système remonte à sir William Scott qui le déduisit de la fameuse règle, dite de la guerre de 1756, — règle d'après laquelle on considérait comme incompatible avec la neutralité l'entremise du sujet d'un État neutre en temps de guerre dans un commerce entre un État belligérant et ses colonies, lorsque les lois de l'État belligérant défendaient au neutre de prendre part à ce commerce en temps de paix. En vue d'échapper à la dureté de cette règle, les neutres avaient essayé de prendre un port neutre comme intermédiaire du commerce auquel ils se livraient entre les colonies et la mère-patrie : les marchandises étaient d'abord expédiées de la colonie vers le port neutre et transportées ensuite vers la mère-patrie. Ce fut pour

atteindre cette pratique que sir W. Scott imagina la doctrine de la continuité du voyage, en ayant soin toutefois de condamner seulement pour le voyage du port neutre au port de la destination. Les tribunaux américains, en étendant cette théorie aux blocus, l'ont donc encore aggravée, puisqu'ils ont condamné la propriété neutre pendant qu'elle se rendait *de facto* d'un port neutre à un autre port neutre et dans des cas où un voyage ultérieur pour se rendre à un port ennemi bloqué n'était que matière à conjecture.

Eût-elle été restreinte à la mesure que sir W. Scott avait admise, cette doctrine n'en aurait pas moins été inadmissible, car la seule intention d'un délit ne peut jamais être punie. Sir Travers Twiss, dans un opuscule remarquable sur le cas du *Springbock* (1), a cependant soutenu une opinion contraire : suivant lui, ce navire aurait pu être saisi légitimement alors qu'il était rencontré sur la haute mer allant de Nassau vers un port bloqué des États du Sud. Cet opuscule, dans lequel l'auteur critique sévèrement l'arrêt de la Cour suprême, a fait une grande impression dans la science, et un jurisconsulte américain s'est même chargé d'y répondre. Dans une lettre à sir Twiss, publiée sous le titre : *Les tribunaux de prises des États-Unis*, M. J. C. Bancroft Davis a en effet cherché à défendre la jurisprudence américaine relative au *Springbok*. Ce n'est pas à dire toutefois qu'il approuvât entièrement l'arrêt de la Cour, car il ne permettait point aux tribunaux de se prononcer sur de *simples soupçons*, il exigeait une preuve de fraude allant jusqu'à *l'évidence* : « Lorsqu'une Cour est convaincue par preuves : 1° que les marchandises, contrebande ou non, sont réellement embarquées pour un

(1) Sir Travers Twiss, *La théorie de la continuité du voyage appliquée à la contrebande de guerre et aux blocus*, Paris, 1877.

port ennemi bloqué ; 2° qu'elles ne sont pas destinées au port où elles sont nominalement consignées ; 3° que la tentative de les faire passer comme destinées à ce dernier port est entâchée de fraude ; et, 4° que ces marchandises doivent être transbordées dans un autre navire qui doit les conduire au port bloqué, les Cours auxquelles ressortit le belligérant qui a opéré la saisie ont le même droit de condamner ces marchandises qu'elles auraient eu si le navire avait été dirigé sur le port bloqué... En effet, lorsqu'il y a intention frauduleuse de faire indirectement ce qu'on ne peut pas faire directement ; lorsque le port intermédiaire est employé, comme expédient frauduleux, par un ennemi afin d'atteindre le port bloqué, le belligérant ne doit pas par cet acte frauduleux être dépouillé du droit de saisie dont il aurait joui autrement (1). »

Nous ne saurions accepter cette opinion ; elle nous paraît contraire tout à la fois aux principes de la raison et aux règles du droit positif.

Elle répugne d'abord à la saine raison ; car elle suppose une base illégitime et elle amène à des résultats contraires à la plus simple équité.

En effet, cette théorie de la continuité du voyage, qui inflige à des voyages entre deux ports neutres les conséquences pénales de voyages entre un port neutre et un port ennemi, repose sur une fiction de droit assimilant plusieurs voyages successifs à un voyage unique ; or, le droit international répudie les fictions de toute sorte, parce que les fictions choquent le sens commun et que « le droit international doit être la substance d'un sens commun plus parfait que toutes les autres lois » (*Times* du 15 juin 1877).

(1) J. C. Bancroft Davis, *Les tribunaux de prises des États-Unis, Lettre à Sir Travers Twiss*, Paris, 1878. — p. 22.

Elle impose en outre au commerce neutre des restrictions beaucoup plus onéreuses que la raison ne le permet; la fiction de la continuité du voyage donne aux croiseurs et aux tribunaux de prises à l'égard du commerce entre les ports neutres un pouvoir d'ingérence plus large et plus arbitraire qu'ils n'en possèdent à l'égard du commerce entre les ports neutres et les ports belligérants : tandis que, d'après le droit, un neutre peut transporter aux places ennemies non bloquées des objets qui ne constituent pas de la contrebande de guerre, il ne pourrait pas, sans s'exposer à la saisie, conduire ces mêmes objets vers des ports appartenant à une nation neutre! Qu'on ne dise pas que ce trafic entre des ports amis ne sera défendu que s'il y a des motifs de soupçonner que le chargement débarqué dans une place neutre sera finalement consigné pour un lieu bloqué réellement, car cette restriction ne servirait en rien à protéger les droits des neutres : N'est-ce point le capteur seul qui jugera si ces motifs existent ou n'existent pas? qui décidera si le port neutre désigné dans les papiers est bien réellement le port de la destination du navire? Seul juge de ces questions, il les résoudra toujours au mieux de ses intérêts, sans jamais s'inquiéter du préjudice injuste que les neutres pourront avoir à supporter. D'ailleurs, si le croiseur belligérant devait toujours, avant de saisir, prouver d'une façon claire et concluante la destination ultérieure du navire, qui n'aperçoit les retards que le commerce neutre serait ainsi forcé de subir! Une constatation aussi difficile ne pourrait guère se faire en pleine mer; le navire et son chargement, quoique leur possession par des propriétaires neutres fût hors de doute, seraient envoyés dans un port quelconque pour subir une enquête judiciaire, et cette enquête, on peut le penser, serait rarement rapide.

En vérité, la théorie de la continuité du voyage anéantit absolument la liberté des mers et la liberté commerciale des neutres ; elle conduit en définitive à déclarer l'État bloqueur seul maître de l'océan et à mettre le commerce du monde entier à la merci des belligérants : il suffira qu'il y ait dans le monde un certain port bloqué pour que tout le commerce soit rendu impossible aux peuples neutres ! Ce point a été parfaitement mis en lumière par sir Travers Twiss, et nous ne saurions mieux faire que de reproduire les développements qu'il a consacrés à ce sujet : « Considérons un moment, dit-il, la portée pratique de cette unification composite de voyages successifs, en tant qu'appliquée au transport du chargement. L'éminent jurisconsulte américain, William Maxwell Ewarts, a discuté les conséquences possibles de la nouvelle jurisprudence au point de vue américain : « Nous sommes portés, déclare-t-il, à penser que ces questions de continuité de voyage sont intéressantes surtout pour la Grande-Bretagne avec ses possessions d'outre-mer, mais non pour un pays comme les États-Unis ou l'Italie qui n'ont pas de semblables possessions. Toutefois, les États-Unis, avec leur immense littoral sur l'Atlantique et le Pacifique, et l'Italie située à mi-chemin entre le Levant et l'Atlantique, occupent tous les deux des positions qui rendent la question du plus grand intérêt pour eux. Tout le commerce de cabotage en étoffes et en grains entre les ports du Nord et ceux du Sud, et en coton entre New-York et la Nouvelle-Orléans, Savannah et Charleston doit-il être exposé aux croiseurs français dans une guerre entre la France et l'Angleterre, ou bien entre l'un de ces pays et le Mexique ou l'Amérique du Sud, parce que ces voyages domestiques entre des ports neutres doivent avoir pour *supplément* des voyages ultérieurs de navires inconnus vers des ports belligé-

rants inconnus ? Ces croiseurs doivent-ils visiter et conduire de l'autre côté de l'Atlantique, pour y être jugé, un navire chargé de coton, reconnu pour être expédié de la Nouvelle-Orléans à New-York, parce que des négociants de New-York ne cessent d'expédier des chargements de coton en France ou en Angleterre, et qu'il est probable que le chargement intercepté pourrait avoir une destination ultérieure ? Est-ce que l'Italie, dans des guerres entre la France et l'Angleterre ou de l'un de ces pays ou de tous les deux contre la Russie, doit voir inquiéter son commerce neutre, parce qu'il est possible que les marchandises qui lui viennent du Levant entreprennent un nouveau voyage vers le détroit de Gibraltar, et que celles qui lui viennent par ce détroit reçoivent une nouvelle destination au moyen d'un nouveau voyage vers le Bosphore, la mer Noire, l'entrepôt grec de Syra ou le canal de Suez? »

On peut aussi, ajoute sir Twiss, imaginer un cas au point de vue anglais. Tout le monde sait que presque tout le salpêtre du commerce se ramasse au Bengale et s'embarque à Calcutta pour le port de Londres, de sorte que Londres se trouve de fait le grand entrepôt de salpêtre où vont s'approvisionner toutes les nations de l'Europe. Or, qu'arrivera-il en temps de guerre ? Un navire neutre chargé de salpêtre pour Londres sera susceptible de saisie par tout navire belligérant, puisque l'on pourra prétendre que Londres n'est pas le véritable port de destination et que de Londres le salpêtre sera expédié vers un port ennemi. Autre exemple : s'il survenait jamais une guerre entre la France et la Russie, et que la France mît le blocus sur les ports russes de la Baltique, un chargement d'un caractère absolument innocent, tel que du sucre et du café, embarqué dans un port américain à bord d'un navire anglais à destination directe de Londres, serait pas-

sible de saisie à mi-chemin de l'Atlantique par un croiseur français sur le simple soupçon que le chargement, à son arrivée à Londres, doit être vendu à un négociant russe et ensuite transporté par mer dans quelque port bloqué de la Baltique, parce qu'il est de notoriété que c'est par le commerce de ces parages que se fait en temps de paix l'approvisionnement de la Russie en sucre et en café. Mais la nouvelle théorie de la continuité du voyage dans les limites qui lui sont assignées aujourd'hui ne s'appliquerait pas à des chargements d'une nature semblable expédiés d'Amérique dans des navires américains ou allemands à Hambourg ou à Brême, quoique les chargements mêmes fussent, à l'arrivée dans l'un ou l'autre de ces ports, destinés à être transportés par chemin de fer à Riga ou à quelque port de la Baltique bloqué, la nouvelle théorie de la continuité du voyage n'ayant été de nos jours appliquée qu'aux chargements qui doivent être transportés par mer. »

Cette dernière considération de sir Travers Twiss nous paraît reposer sur une erreur ; car, dans la guerre même de la sécession, les tribunaux américains, d'ailleurs logiques avec leur principe, ont décidé, dans une affaire célèbre, que les chargements neutres pouvaient être légitimement saisis pendant le transit d'un port neutre à un autre, que le *terminus ad quem* (le point où le navire touche) intermédiaire fût un port du *continent* ou un port d'*île*, si les marchandises sont finalement destinées à l'usage de l'ennemi. Cette affaire célèbre, dont il s'agit ici, est le cas du *Peterhoff*. Ce navire anglais frété de Londres à destination du port neutre de Matamoros (Mexique) fut en effet capturé, pendant sa route, par le steamer fédéral *Vanderbilt* sur le simple soupçon que sa véritable destination était l'État du Texas alors blo-

qué (1), et l'arrêt de la Cour des prises du 1er août 1863 déclara cette capture légitime, s'appuyant à cet égard sur une circulaire de MM. Bennet et Wake, agents du vaisseau saisi (24 novembre 1862), qui « annonçait aux personnes désireuses d'envoyer des marchandises en Amérique qu'une maison de commerce de Matamoros était prête à se charger desdites marchandises, et faisait connaître qu'un sieur Berbre, citoyen des États confédérés, avait été autorisé par le gouvernement de Richmond à prendre à 100 pour cent de bénéfice toutes les marchandises introduites dans les États du Sud et à les payer avec le coton possédé par le gouvernement séparatiste » (*Arch. dipl.* 1863, IV, 109).

Cette décision des juges fédéraux ne souleva pas les protestations de l'Angleterre. La réponse faite par lord Russel le 3 avril 1863 aux propriétaires du *Peterhoff*, quoique peu précise sur la question qu'elle semblait vouloir éluder, nous montre même assez clairement que la Grande-Bretagne ne désavouait pas la théorie américaine de la continuité du voyage. En effet, si, au début de cette lettre, lord Russel déclarait « que le gouvernement des États-Unis n'avait pas le droit de saisir les vaisseaux de commerce anglais frétés *bona fide* de l'Angleterre pour les ports de la Vera et de Matamoros », il ajoutait ensuite que « l'Angleterre ne pouvait pas, sans violer la loi internationale, réclamer pour ces vaisseaux naviguant entre la Grande-Bretagne et ces ports neutres une exemption générale du droit de visite des belligérants, ni procéder sur l'admission à *priori* que les vaisseaux ne peuvent pas se comporter de façon à rendre leur capture légale et justifiable. Rien n'est plus commun, dit-il, que de voir ceux

(1) Les papiers de bord portaient cependant comme destination un port neutre, et ces papiers étaient en règle, puisque saisi une première fois alors qu'il touchait à Saint-Thomas pour faire du charbon, ce navire avait été relâché à raison de cette régularité même.

qui veulent forcer un blocus déguiser leur dessein par une destination simulée et par de faux papiers, et la position des ports du Mexique à l'égard des États confédérés est telle qu'il est non seulement possible, mais dans beaucoup de cas probable, que l'on se sert de cette destination ostensible pour couvrir un trafic qui justifie réellement la capture » (*Arch. dipl.*, 1863, IV, 105).

Cette approbation, que le gouvernement anglais donnait ainsi à la doctrine américaine, prouve donc, une fois de plus, le peu de respect de ce gouvernement pour la déclaration de Paris dont il était un des principaux signataires. Car cette théorie de la continuité du voyage contredit formellement cette déclaration dans toutes ses parties. Elle reconnaît d'abord une efficacité égale aux blocus fictifs et aux blocus effectifs, alors que le traité de 1856 autorisait la police du blocus seulement dans les eaux avoisinantes du lieu investi. Et de plus, d'après elle, ce n'est plus le seul littoral *ennemi* qui peut être mis en blocus ; tout port *neutre* pour lequel peut être consigné un chargement neutre à bord d'un navire neutre, devient virtuellement et par interprétation un port bloqué, s'il y a des motifs de soupçonner qu'après un voyage ou plusieurs voyages successifs le chargement sera finalement consigné pour un port ennemi réellement bloqué. Enfin, cette doctrine qui saisit la propriété *neutre* chargée sur un navire neutre, sur soupçon de sa destination ultérieure à des usages ennemis, détruit implicitement la règle que la propriété *ennemie* est libre si elle est à bord d'un navire neutre, règle admise aussi par l'Angleterre en 1856.

On peut dire par conséquent que l'adhésion de l'Angleterre au système de la continuité du voyage constitue de sa part une anomalie considérable. Et cette anomalie, elle n'est pas moindre pour les États-Unis, cette nation

qui a toujours défendu la liberté de la propriété privée ennemie, même sous pavillon ennemi ! Sans doute, les États-Unis n'ont pas, comme l'Angleterre, accepté la déclaration de Paris ; mais, d'un autre côté, leurs traités et leurs lois intérieures n'ont-ils pas toujours déclaré que le blocus *effectif* des ports *ennemis* était seul obligatoire ? faut-il notamment rappeler cette déclaration du 24 avril 1861 par laquelle le président Lincoln notifiait à toutes les puissances son intention de suivre pendant la guerre les principes du Congrès de Paris (*Arch. dipl.* 1861, IV, 115) ?

En définitive et comme conclusion, nous pouvons dire que la décision relative au *Springbok* est absolument dangereuse et constitue véritablement un pas en arrière dans la législation de la guerre maritime. On a dit toutefois, pour la justifier, que l'application de la vapeur à la navigation sur mer avait tellement facilité les ruptures de blocus que les nécessités des guerres modernes devaient autoriser les belligérants à restreindre davantage le commerce des neutres ; mais une semblable prétention est assurément peu raisonnable : « Il est en effet bien permis de douter que l'adoption et le développement rapide de la navigation à vapeur ait troublé l'équilibre entre le croiseur belligérant et le commerçant neutre sur la haute mer dans un sens désavantageux pour le croiseur » (Twiss, *op. cit.*, p. 32).

Si les progrès de la science n'ont rien à faire dans cette matière, ce n'est pas à dire cependant qu'ils n'aient jamais aucune influence sur le droit maritime international. Ces progrès entraînent souvent des applications nouvelles d'inventions déjà connues, et ces applications peuvent soulever des questions nouvelles dans la science internationale ; nous en avons la preuve ici-même : les aérostats étant

aujourd'hui employés dans les guerres, nous devons nous demander si le fait de passer en ballon au-dessus de la ligne bloquante constitue une violation des droits du belligérant. Cette question s'est présentée lors du siège de Paris, en 1870, et elle peut aussi être examinée à l'occasion du blocus maritime d'un port ennemi. L'emploi des ballons pour communiquer avec le dehors sera sans doute plus rare dans ce cas ; mais, il n'est pas impossible, si on suppose par exemple que le port investi, situé sur un détroit, n'est séparé des autres pays que par une étendue de mer relativement peu considérable. Comment faudra-t-il résoudre cette difficulté? Nous pensons que le fait de traverser en ballon la ligne bloquante constitue une violation de blocus ; car, nous l'avons vu, le blocus interrompt non seulement le commerce avec le port investi, mais encore toute espèce de relations, et les ballons sont un moyen commode de communiquer avec le dehors. Ce point est certain, lorsque le ballon se dirige vers la mer, puisque alors l'intention de forcer le blocus est évidente : le ballon a quitté le pays bloqué et ceux qu'il porte ne sont assurément partis que pour chercher des secours ou transmettre des nouvelles à l'extérieur. Par suite, dans cette hypothèse, la flotte d'investissement a parfaitement le droit de le canonner au passage. Mais la question est plus délicate, lorsqu'il s'agit d'un ballon qui, venant de la haute mer, semble se diriger vers le port investi. Car, alors, on n'est point sûr de l'intention criminelle des passagers : ce sont peut-être des aéronautes absolument inoffensifs que le vent seul a poussés du côté du pays attaqué. On ne peut donc, en pareil cas, que s'en tenir à des présomptions, selon le nombre plus ou moins grand des ballons qui passeront ainsi au-dessus de la ligne d'investissement. Ces difficultés, toutefois, n'existeront pas si le ballon est

tombé naturellement sur le territoire occupé par le bloqueur, car ici il pourra être facile au belligérant de discerner la véritable intention des passagers.

§ 2. — Dans quels cas y a-t-il violation de blocus punissable ?

Les actes de violation de blocus que nous venons d'énumérer sont en principe punissables ; ils ne cessent de l'être que si l'une des deux situations suivantes se produit : 1° le navire neutre peut présenter quelque excuse légitime ; 2° il n'a pas été pris sur le fait par les croiseurs bloquants.

I

Théorie des excuses en matière de violation de blocus.

D'après M. H. Bargrave Deane (1), la jurisprudence britannique, qui considère le fait d'aller vers un port bloqué comme une violation de blocus indépendamment de tout avertissement spécial sur les lieux, admet en cette matière l'existence de deux excuses légitimes.

La première est l'absolue nécessité. Ainsi, un navire ne peut pas être puni pour rupture de blocus, si la tempête ou le manque de vivres le force à entrer dans un port investi, et si les ports soumis au blocus sont les seuls qui soient accessibles. « Le manque de provisions, dit à ce propos lord Stowel (2), constitue une excuse qui ne doit pas être admise sur de légers soupçons ; en effet, toute excuse pour être reçue doit dénoter une compulsion impérative, un véritable cas de force majeure qui oblige

(1) H. B. Deane, *op. cit.*, p. 39-43.

(2) *The Fortuna,* Rob. Adm. Rep. V, p. 27 — *The Hurtige Hane,* Rob. Adm. Rep. II, p. 124.

réellement à pénétrer dans une place bloquée, et le besoin de vivres, s'il peut contraindre le capitaine à chercher un refuge dans un port voisin, l'oblige rarement à recourir d'une façon exclusive à un lieu bloqué. Mais, il en est tout autrement de l'excuse fondée sur la force du vent. Ce n'est pas à dire cependant qu'il n'y ait jamais des cas de nécessité suffisants pour autoriser l'entrée dans une place investie ; ainsi, si un navire prouve qu'il manque absolument de vivres et qu'il ne peut atteindre un port libre que dans quatre ou cinq jours, j'admettrais parfaitement le bien-fondé d'une pareille excuse. »

La seconde excuse que les Cours anglaises considèrent comme valable a lieu lorsque le capitaine d'un navire a été mal informé sur la situation du port, et que celui qui l'a ainsi induit en erreur est un officier des croiseurs belligérants. Pour que cette excuse existe, il faut toutefois que les points, sur lesquels le capitaine a été trompé, soient matière de fait ; par exemple, on lui a dit que le blocus était levé alors qu'il subsistait encore ou on a attribué au blocus des limites moins étendues que celles qu'il avait en réalité (1). Que si, au contraire, l'erreur porte sur les conséquences légales du blocus, cela ne suffit pas pour constituer une excuse légitime ; ainsi, le fait qu'un officier belligérant a informé le capitaine neutre qu'il avait droit à un avertissement spécial avant d'être saisi n'empêcherait point celui-ci d'être puni pour violation du blocus (2).

Telles sont les seules excuses que la Cour des prises d'Angleterre admet comme raisonnables. Cette Cour a donc repoussé comme motif d'exemption de capture la manœuvre d'un navire qui s'approche d'un port bloqué, seu-

(1) *The Neptunus,* Rob. Adm. Req. II, p. 110.
(2) *The Comet,* Edwards, 32.

lement afin de s'assurer par lui-même de l'existence du blocus et avec l'intention de se retirer dans le cas où il reconnaîtrait son effectivité. En effet, a-t-elle dit, si les neutres pouvaient approcher des lieux investis pour vérifier l'état du port, ils auraient ainsi une bien grande facilité pour éluder la loi du blocus (1).

Les juges britanniques ont eu aussi à se prononcer sur le cas d'un capitaine qui invoquait son état d'ivresse pour excuser la rupture de blocus qu'il avait commise. Ici encore, ils ont rejeté les réclamations du capturé (2). Et, en ce faisant, dit M. Deane, ils ont agi sagement ; car, si on admettait une excuse semblable, on verrait aussitôt, dans toutes les instances de violations de blocus, invoquer des fêtes et des orgies : « if such an excuse were admitted, there would be constant carousings in every instance of a breach of blockade ». Un capitaine d'ailleurs ne peut pas être admis, suivant les principes du droit, à se déclarer lui-même fou, en prétendant qu'il fait un usage immodéré des liqueurs alcooliques. Les propriétaires du navire ne sauraient se plaindre d'une pareille solution, puisque, ayant à leurs gages le maître du bâtiment, ils doivent légalement répondre de ses imprudences comme de ses fraudes. Enfin, c'est un devoir du subrécargue et des officiers attachés au navire de déposséder le capitaine de son commandement dans d'aussi dangereuses circonstances ; s'ils ne le font pas, ils sont véritablement en faute et il n'y a aucune raison pour exempter la cargaison de la capture. Cette opinion des tribunaux anglais fut aussi celle des tribunaux danois pendant la guerre de 1864 : Un capitaine neutre ayant été averti du blocus et ayant déclaré qu'il ne le respecterait point, l'excuse qu'il était ivre fut rejetée parce

(1) *The Spes and the Irene,* Rob. Adm. Rep. V, p. 77.

(2) *The Shepherdess.* Rob. Adm. Rep. V, p. 262.

que l'ivresse constatée ne le mettait pas hors d'état de penser. Cet arrêt de la Cour d'amirauté n'a pas toutefois décidé si l'ivresse portée à un degré plus complet devait constituer une excuse légitime (Bulmerincq, *Rapport cité,* p. 39).

Pas plus que l'ivresse du capitaine, l'ignorance de la côte et la perte de la boussole ne sont des excuses valables (1). Admettre de telles excuses, ce serait donner un encouragement à la fraude; car rien ne serait plus facile pour un capitaine, arrêté en vue d'un port bloqué ou accosté par un croiseur belligérant, que de jeter sa boussole par-dessus bord et de prétendre ensuite qu'elle a été perdue pendant une tempête et qu'il ignore complètement la situation de son navire. « Pendant trois jours, disait lord Stowel dans l'affaire de l'*Elisabeth* (2), il est certain que le bâtiment a parfaitement navigué sans sa boussole; si celle-ci était réellement perdue, il est donc probable que le capitaine en avait une autre à bord. D'ailleurs, étant si près d'Héligoland, il pouvait facilement s'y arrêter et à coup sûr il y aurait trouvé à acheter la boussole qui lui manquait. » Enfin, peut-on encore observer, si le propriétaire d'un navire veut confier son vaisseau aux soins d'un homme qui peut perdre sa boussole et s'égarer en mer, qu'il réponde de la science de son capitaine tout comme il répond de son intégrité! Une telle excuse est donc inadmissible.

Si le navire neutre qui viole un blocus peut, dans la doctrine anglaise, éviter les conséquences de la notification générale et échapper aux pénalités en invoquant certaines excuses, en doit-il être de même dans la doctrine française, qui n'autorise la capture qu'après avertissement individuel du blocus?

(1) *The Adonis,* Rob. Adm. Rep. V, p. 257.
(2) *The Elisabeth,* Edwards, p. 199.

M. Bargrave-Deane ne le pense pas. Suivant lui, dès que la notification spéciale a été faite à un navire, ce navire ne peut plus présenter aucune excuse quelconque d'avoir essayé de rompre le blocus : « The rule of personal service is clearly a good one. After it has been made to a vessel, she can have no excuse of any sort or description, for attempting to commit a breach (1). »

Quant à nous, nous ne croyons pas que cette opinion soit bien exacte. Sans doute, avec la théorie française les excuses seront chose moins fréquente, mais elles ne seront pas chose impossible. Ainsi, nous ne punirions pas pour violation de blocus le navire neutre qui, averti spécialement, se serait éloigné du port investi, mais serait venu ensuite se jeter sur une ligne bloquante par la seule force du vent : en ce cas, s'il y a tentative de fait de forcer le blocus, il ne peut pas y avoir tentative punissable ; car, cela est évident, l'intention criminelle n'existe pas (2).

II

Théorie du flagrant délit en matière de violation de blocus.

Lorsqu'un navire a violé de fait un blocus, soit en entrant, soit en sortant, à quel moment doit-il être saisi par les croiseurs pour pouvoir être régulièrement soumis aux pénalités?

Cette difficulté a été tranchée pour la première fois par l'édit hollandais du 20 juin 1630, et la solution que cet

(1) H. B. Deane, *op. cit.*, p. 53.

(2) Le traité de marine du 10 mai 1655 entre la France et les Villes Hanséatiques (Dumont, VI, 2e p. 103) ne considère comme une violation de blocus punissable que le transport *volontaire* de marchandises dans une place investie. Si la nation bloquée forçait les neutres à faire ce trafic et si elle se servait par violence de leurs vaisseaux se trouvant dans le port investi ou ailleurs, ils ne pourraient point être punis (art. 2).

acte contient (art. 3) varie suivant deux situations bien différentes :

L'édit suppose d'abord que les bâtiments neutres, à leur sortie du port bloqué, n'ont point été vus et poursuivis par les vaisseaux bloquants. Et, en ce cas, il décide qu'ils peuvent être « confisqués en pleine mer tant qu'ils n'ont pas achevé leur voyage de retour et qu'ils ne se sont point sauvés dans quelque port libre ou appartenant à un prince neutre ».

L'édit prévoit ensuite l'hypothèse contraire : les navires neutres ont été poursuivis par le bloqueur en sortant du lieu investi. Alors, dit-il, le délit résultant de la violation du blocus doit subsister pendant un temps plus long, et le refuge dans un port neutre ne peut plus avoir aucune influence : la capture sera légitime, même dans le nouveau voyage qui suit la sortie du port de refuge et les vaisseaux ne seront à l'abri des confiscations que s'ils ont pu atteindre le port de leur destination ou quelque port de leur pays.

Cette doctrine constitue comme un moyen terme entre les théories qui sont aujourd'hui suivies, d'une part par l'Angleterre et par les États-Unis, et d'autre part par les autres puissances.

En effet, l'Angleterre et les États-Unis pratiquent des principes beaucoup plus sévères et plus violents que n'étaient ceux de l'édit de 1630 : Ils considèrent que les navires infracteurs d'un blocus sont punissables aussi longtemps qu'ils n'ont pas atteint leur destination finale, sans qu'il faille distinguer s'ils ont été ou non poursuivis par les croiseurs belligérants. Pour ces puissances, le délit se continue jusque-là et il n'est jamais effacé par une simple interruption du voyage, la relâche dans un port intermédiaire, forcée ou volontaire ; ces nations admettent

donc le droit de suite c'est-à-dire étendent la faculté de confisquer le navire à toute la durée du voyage de sortie ou de retour. Voici en quels termes, dans l'affaire du navire *Christianberg*, sir W. Scott a exposé et légitimé cette idée qui constitue aujourd'hui encore la jurisprudence anglaise : « Lorsque le navire a commis l'offense de pénétrer subrepticement dans un port placé en état d'interdiction, il n'y a pas d'autre moyen de venger la loi outragée que de frapper le navire dans son voyage de retour. On objecte, il est vrai, que si dans le second voyage on considère le délit commis à l'entrée comme existant encore, on peut avec tout autant de raison admettre que le délit suivra éternellement le même navire. En droit rigoureux, il ne serait pas contraire à la justice de le laisser indéfiniment sous le coup de la capture ; mais on sait que dans la pratique la poursuite du délit ne s'étend pas au delà du voyage qui suit immédiatement l'offense, parce que c'est celui qui offre la première et la plus naturelle occasion de capture. »

Quelques temps après, ayant à se prononcer sur la capture du navire prussien le *Weelvaart Van Pillaw,* qui, sorti du port d'Amsterdam alors bloqué, avait été pris par un croiseur anglais dans les parages de Dungeness, le même magistrat concluait également que, si c'est un principe juste que le navire neutre n'est pas libre de sortir d'un port bloqué avec un chargement, il ne connaissait pas d'autre terme naturel au délit que celui du voyage. « Il serait, ajoutait-il, ridicule de dire : si vous pouvez franchir la ligne des forces bloquantes, vous êtes libre ; ce serait une application fort absurde du principe. Si le principe est juste, il doit recevoir l'extension que j'ai mentionnée ; car je ne vois pas d'autre point où il puisse s'arrêter. Étant d'avis que le principe est juste, je soutiens

que si un navire qui a enfreint un blocus est capturé à un point quelconque de son voyage, il est pris *in delicto* et est passible de confiscation. »

De pareils principes devaient conduire logiquement à justifier la condamnation d'un navire qui, pour cause de mauvais temps ou fortune de mer, relâche dans un port autre que celui de sa destination. C'est, en effet, ce que sir W. Scott n'a pas craint de décider en 1805 pour un bâtiment américain, le *General-Hamilton*, qui, revenant à la Nouvelle-Orléans après avoir violé le blocus du port du Havre, était rentré en relâche forcée dans un port d'Angleterre. Le défenseur du capturé contestait la légalité de la prise, en faisant valoir que le navire n'avait pas été pris en flagrant délit et que le fait d'être entré dans les eaux anglaises devait faire considérer le navire comme ayant achevé la première partie de son voyage ; mais, l'avocat de la Couronne répliqua « que la relâche dans un port anglais n'était pas un acte volontaire mais une mesure de nécessité ; qu'en conséquence elle ne pouvait être considérée comme un achèvement quelconque du voyage projeté, suffisant en droit pour exempter le navire de la peine applicable à la violation du blocus ; qu'aucun capitaine ne pouvait être laissé libre de choisir, comme port de destination, un port voisin, dans le seul but d'éviter l'application de cette peine ; que le vrai principe exigeait pour la complète extinction de l'offense que le navire eût atteint son propre port ; que la règle établie en 1630 par les États Généraux était conforme à ce principe ». Et, en prononçant un jugement de condamnation, sir W. Scott reconnut que le navire avait été, à la vérité, jeté dans un port par un temps forcé ; mais ce port n'était pas indiqué par le capitaine comme faisant partie de sa destination première ; aussi, le juge

ne pouvait-il voir dans cet accident une interruption du voyage, et un motif de ne pas appliquer la peine encourue.

Cette doctrine anglaise, que les tribunaux américains ont aussi appliquée dans la guerre de la sécession, est au contraire absolument repoussée par les autres puissances. Ces États sont en effet d'avis qu'un navire coupable de violation de blocus peut seulement être atteint : 1° au moment où il traverse les eaux occupées par la nation bloquante ; 2° dans la rade ou le port bloqué ; 3° au moment où il se présente pour sortir ; ils font toutefois cette réserve que si un vaisseau neutre, au moment où il cherche à violer un blocus, est poursuivi par un vaisseau de l'escadre bloquante et tente de s'y soustraire par la fuite, le vaisseau belligérant doit avoir le droit de saisir le vaisseau délinquant, s'il l'atteint avant que celui-ci soit entré dans un port neutre (1). Telle est l'opinion qui paraît prévaloir en France (2), en Allemagne (3) et en Espagne (4). Telle est aussi la doctrine actuellement suivie par l'Italie ; ce point résulte clairement d'un conflit diplomatique qui s'est élevé à la fin de 1877 entre le gouvernement italien et le gouvernement turc : la Porte ayant saisi dans les eaux libres du Bosphore les deux navires italiens *Britannia* et *Matilde Bellagamba* qui venaient de franchir la ligne de blocus, une interpellation fut faite le 6 décembre à la Chambre italienne, et le ministre des affaires étrangères, M. Melegari, déclara que, d'après tous les

(1) Les navires neutres en rupture de neutralité, pas plus que les navires ennemis, ne peuvent-être saisis dans les eaux neutres : le droit de prise ne peut s'exercer qu'en pleine mer et dans les eaux territoriales des États belligérants.

(2) Hautefeuille, *op. cit.*, II, 225.

(3) Bluntschli, *op. cit.*, art. 836 ; — Gessner, *op. cit.*, 228.

(4) Décret du 26 novembre 1864, art. 6.

traités, les navires, une fois entrés en mer libre, devaient rester libres, et que la Porte en les confisquant avait par suite commis un acte illégitime (1).

De ces deux systèmes que nous venons d'exposer, lequel faut-il préférer ? Voilà la question qu'il faut maintenant résoudre.

De ce qu'un fait matériel est nécessaire pour constituer la violation de blocus, il nous paraît logique de conclure que le navire neutre qui enfreint le blocus ne peut être capturé qu'au moment même où il consomme son délit. Alors seulement il y aura surprise du vaisseau en flagrant délit et garantie suffisamment sérieuse accordée aux neutres contre l'oppression des belligérants. Un pareil système ne diminue d'ailleurs en aucune façon les droits du bloqueur, et il ne lui enlève point les moyens de punir les infracteurs du blocus. En effet, s'il s'agit d'un blocus effectif, et nous n'en admettons pas d'autre, il se trouve toujours à l'entrée du port des bâtiments arrêtés et assez proches pour saisir le coupable ou pour le couler, s'il le faut, comme ils en ont le droit incontestable et incontesté. Ils doivent, du reste, l'apercevoir et le poursuivre à vue. Il est donc évident que le raisonnement de sir W. Scott, que nous avons rapporté, ne peut avoir d'application qu'aux blocus fictifs, et que par suite il est mal fondé, ces blocus n'étant pas reconnus par le droit international. Il nous paraît impossible d'admettre la fiction que le flagrant délit puisse exister pendant tout un voyage, souvent très long, alors que le coupable n'a été ni vu ni aperçu au moment du délit, et que, pour avoir connaissance du fait, il faut monter à bord du navire — navire neutre destiné à un port neutre — et chercher la preuve dans ses propres papiers. Admettre un pareil système, ce serait ren-

(1) *Journal officiel français*, 10 décembre 1877.

verser toutes les idées reçues en matière criminelle : il n'y a et il ne peut y avoir flagrant délit que dans le cas où le navire, aperçu au moment de la rupture du blocus, a été poursuivi à vue par un des bâtiments bloquants ; dans ce cas, le flagrant délit durera aussi longtemps que la poursuite à vue pourra être continuée ; il cessera donc dès que le navire aura cessé d'être en vue ou dès qu'il sera entré dans un port ami ou neutre. Au surplus, si le principe anglais était exact, il faudrait le pousser bien plus loin qu'on ne le fait; il faudrait aller jusqu'à dire qu'un navire qui a violé le blocus peut être puni même après son entrée dans le port de destination, tant que la guerre maritime ne sera point terminée ! En effet, l'entrée dans ce port ne peut pas faire que ce navire n'ait point rompu le blocus ; le délit subsiste toujours, et il doit être puni par le belligérant aussitôt que celui-ci le pourra. Sans doute, dans cette hypothèse, la cargaison ne sera point confisquée, si elle a été renouvelée ; mais, quant au navire, rien ne s'opposera à sa capture, puisque, lui, il n'a pas pu changer : c'est toujours le navire qui a enfreint le blocus.

Ce que nous avons dit du navire qui, à sa sortie du port bloqué, est poursuivi par les croiseurs belligérants, il faut le dire également de celui qui est entré dans la place investie et qui s'y trouve encore au moment où elle est prise. Car ce navire, qui n'a jamais cessé d'être en vue, est toujours sous le coup de la poursuite légitime du bloqueur ; sans doute, cette poursuite ne sera point effective tant que la place résistera, mais elle peut se réaliser d'un jour à l'autre soit que les forces d'investissement s'emparent du port, soit qu'elles y pénétrent par force ou par ruse. Et cette continuation de la poursuite dans le port est un acte parfaitement légitime, puisque ici le port où elle a lieu est un port ennemi et que les actes de guerre

sont permis en territoire belligérant. Cette doctrine, d'ailleurs, est admise implicitement par un grand nombre de traités : ceux-ci n'exemptent de toute capture les navires trouvés dans la place après sa reddition qu'autant que ces navires sont entrés dans le port *avant* le blocus effectif (Cf : Grande-Bretagne et États-Unis du 28 octobre 1795 ; Belgique et Chili du 31 août 1858 ; Danemarck et Vénézuela du 19 décembre 1862 ; États-Unis et Haïti du 3 novembre 1864.)

Les principes que nous venons d'établir seraient-ils encore vrais, si, depuis la violation commise par le navire, le blocus avait été levé de fait bien qu'il eût été rétabli ensuite ? Il y a sur ce point une certaine divergence entre les publicistes : Hautefeuille soutient que, du moment où le blocus est levé, fût-il rétabli immédiatement après, on ne peut plus saisir pour violation du premier blocus le vaisseau neutre qui n'aurait pas profité de l'interruption pour quitter le port. Mais, Gessner se refuse à admettre cette opinion ; car, suivant lui, la cessation du blocus ne doit pas supprimer le droit de punir une violation antérieure à la cessation.

Nous connaissons maintenant les actes qui constituent une violation de blocus et nous savons dans quels cas ces actes sont punissables ; pour terminer ce chapitre, il nous reste à déterminer les peines qui peuvent être infligées aux infracteurs d'un blocus.

§ 3. — Des peines qui peuvent être infligées aux infracteurs d'un blocus maritime.

Lorsqu'un vaisseau rompt un blocus, il peut être saisi par les croiseurs belligérants, mais cette saisie ne constitue pas encore la sanction réelle du délit de violation. La saisie n'est qu'une forme provisoire sous laquelle les

belligérants appliquent, au détriment des neutres coupables, le droit de punir qui leur appartient ; cette mesure provisoire devient seulement définitive à la suite d'une sentence judiciaire, prononcée par des tribunaux de prises spéciaux. Jusque-là, le capteur n'est point propriétaire du bâtiment capturé, il ne possède qu'un droit éventuel, subordonné à la validité de la saisie, de façon que, si le navire était repris avant condamnation à son profit il verrait ses droits disparaître par l'effet du droit de *postliminie*.

L'auteur d'une saisie a donc des ménagements à garder vis-à-vis du vaisseau capturé et en même temps certains pouvoirs destinés à sauvegarder ses droits éventuels. La situation faite au belligérant à cet égard a été parfaitement déterminée dans des instructions du 22 février 1860. rendues par l'Angleterre et par la France lors de leur expédition contre la Chine. Sans doute, ces instructions ont prévu exclusivement le cas de navires *alliés* saisis pour violation de blocus, mais ce qu'elles ont dit à leur sujet peut également s'appliquer aux navires *neutres* et aux navires *ennemis :* « Lorsqu'en cas de violation de blocus, dit l'art. 3, les commandants arrêteront et saisiront un bâtiment marchand du pays allié, ils devront : 1° rédiger un procès-verbal énonçant le lieu, la date et le motif de l'arrestation, le nom du bâtiment, celui du capitaine, le nombre des hommes de l'équipage, et contenant en outre la description exacte de l'état du navire et de sa cargaison ; 2° réunir en un paquet cacheté, après en avoir fait l'inventaire, tous les papiers de bord et autres documents propres à constater la nature et la propriété du navire et de la cargaison ; 3° mettre les scellés sur les écoutilles ; 4° placer à bord un officier avec tel nombre d'hommes qu'ils jugeront convenable pour prendre le bâtiment en charge et en

assurer la conduite; 5° envoyer ce bâtiment au port le plus voisin de la puissance dont il portait le pavillon; 6° faire remettre le bâtiment aux autorités du port où ils l'auront fait conduire avec une expédition du procès-verbal et de l'inventaire ci-dessus mentionné et avec le paquet cacheté contenant les papiers de bord » (*Arch. dipl.*, 1861, II, p. 281) (1).

Ces idées ont été encore reproduites dans le traité austro-prussien du 6 juin 1864 pour la guerre danoise, sauf toutefois une différence d'une certaine importance : en effet, ce n'est plus dans un port allié que la prise doit être conduite, c'est « dans le port le plus proche de la puissance à laquelle appartient le capteur » (Bulmerincq, *Rapport*. p. 89). Cette dernière disposition constitue le principe généralement suivi par la pratique internationale, particulièrement en ce qui concerne les prises *neutres* et *ennemies* (Cf. Instr. françaises du 25 juillet 1870).

Telles sont les règles normales sur la matière; mais ces règles peuvent souffrir certaines modifications. Ainsi, ajoutent les instructions de 1860, « en cas de détresse, si le bâtiment capturé est hors d'état de continuer sa route ou en cas de trop grand éloignement, l'officier chargé de conduire dans le port indiqué une prise faite sur la marine marchande de la puissance alliée peut entrer dans un port neutre ou dans un port de son propre pays, et alors il remettra sa prise à l'autorité locale s'il entre dans un port de son pays, et au consul de la nation alliée s'il entre dans un port neutre ». Cet officier, si les nécessités de force majeure étaient graves, ne pourrait-il point encore détruire en pleine mer le navire saisi? C'est là une difficulté que ces instructions n'ont pas prévue, mais qui ne rentre pas suffisamment dans

(1) Comp. : Instr. franco-anglaises du 10 mai 1854.

notre sujet pour que nous puissions la résoudre ici. (Comp. : Instr. françaises de 1870, art. 20).

Supposons donc le bâtiment entré dans un port. En ce cas, il sera remis à une certaine autorité, et un tribunal devra examiner si la prise a été ou non valablement faite. Si la légitimité est reconnue, la saisie sera validée, et des peines seront infligées au navire qui a enfreint les lois du blocus. Ce sont ces pénalités qu'il faut déterminer. Mais, avant de procéder à cet examen, nous rechercherons d'abord quelle influence la violation d'un blocus peut avoir entre le neutre qui a rompu ce blocus et l'État dont ce neutre est le sujet.

I

De la violation du blocus dans les rapports du coupable et de l'État dont celui-ci dépend.

Dès qu'une guerre éclate, l'État qui la déclare en informe les puissances qui ne sont pas engagées dans la lutte ; et, en réponse, celles-ci affirment leur neutralité par des circulaires envoyées à leurs représentants à l'étranger. Mais ces circulaires ne sont pas les seuls actes que les États neutres publient en temps de guerre, elles sont généralement suivies de proclamations adressées aux nationaux pour leur rappeler les devoirs de la neutralité et les peines ou les risques auxquels ils s'exposent en les enfreignant. Ce sont surtout ces proclamations qu'il faut consulter pour répondre à la question dont nous entreprenons l'étude.

Ces déclarations sont d'ordinaire peu étendues, et la plupart d'entre elles n'érigent point la violation du blocus en un délit spécial permettant au gouvernement d'infliger

certaines peines à ses sujets coupables. Quelques-unes ont cependant agi autrement; et parmi celles-ci il faut citer en premier lieu la proclamation du prince et président du sénat de la République des Sept-Iles » (9 juillet 1803), dont la sévérité était particulièrement rigoureuse : « Tous capitaines et officiers de nos bâtiments, disait en effet l'art. 3, qui chargeront sur leurs navires des marchandises pour les transporter dans les ports belligérants en état de siège, encourront une peine capitale, et leurs biens mobiliers et immobiliers, présents et futurs, seront confisqués, et leur produit dévolu au Trésor public. » (Martens, *Rec.* 2ᵉ éd., VIII, 103).

Nous pouvons aussi mentionner dans le même sens l'ordonnance danoise du 4 mai 1803 (Martens, *Rec.* 2ᵉ éd., VIII, 93.) et la déclaration d'Oldembourg du 20 avril 1854 : celle-ci interdisait les violations d'un port bloqué sous peine d'une punition déterminée dans le § 15 d'une ord. du 11 août 1803, et celle-là déclarait que « les capitaines et armateurs danois, qui, contrairement à l'ordonnance, violeront un blocus établi par une des puissances en guerre, seront déchus de leur droit de bourgeoisie et de commerce maritime, et en outre soumis à l'action fiscale conformément aux lois et punis d'après la qualité du délit soit comme parjures soit comme infracteurs des ordonnances royales » (art. 18).

Une pénalité est encore infligée aux sujets, violateurs de blocus, par les proclamations anglaises du 13 mai 1861 (Comp. : celles du 13 mai 1859 et du 19 juillet 1870), italienne du 26 juillet 1870 et 29 avril 1877, et espagnole du 12 mai 1877. Ces ordonnances ont soumis aux pénalités « édictées par les lois du pays » les nationaux qui se livreraient à des actes contraires à la neutralité, et elles ont décidé de plus qu'en pareil cas ces nationaux subi-

raient à leurs risques et périls les conséquences des mesures décrétées par les belligérants et qu'ils ne pourraient en aucune façon invoquer la protection de leur gouvernement pour se soustraire à l'application des peines du droit des gens.

Ce refus de protection infligé aux coupables est en général la seule conséquence que la rupture du blocus produit dans les rapports de sujets neutres à État neutre. C'est en effet la règle qu'on rencontre le plus souvent dans les déclarations de neutralité ; on la trouve, par exemple, dans les ordonnances suédoises du 21 janvier 1804 (§ 12) et du 8 avril 1854 (§ 12), dans les décrets espagnols du 12 avril 1854 (art. 3) et du 17 juin 1861 (art. 5), dans la déclaration prussienne du 21 avril 1854, dans les ordonnances autrichiennes du 28 mai 1854 (art. 4) et du 11 mai 1877 (art. 1), et dans la déclaration américaine du 22 août 1870.

La déclaration française du 6 mai 1877 doit être ici mise à part. Car, plus générale que les actes précédents, elle n'a pas prévu spécialement l'hypothèse du blocus et elle s'est bornée à déclarer que « les Français qui contreviendraient aux devoirs de la neutralité ne pourraient prétendre à aucune protection du gouvernement contre les mesures exercées par les belligérants et qu'ils seraient poursuivis, s'il y a lieu, conformément aux lois de l'État». Ainsi, d'après la France, les faits contraires à la neutralité peuvent, quant à leur sanction, se diviser en deux catégories : ceux qui peuvent être punis par le gouvernement français et ceux qui n'entraînent seulement qu'un abandon de protection de ce gouvernement. Dans laquelle de ces deux catégories faut-il ranger la violation du blocus? Voilà où gît en réalité toute la difficulté, et nous n'avons qu'un seul texte qui puisse nous inspirer une solution.

C'est l'art. 84 du Code pénal, ainsi conçu : « Quiconque aura, par des actions hostiles non approuvées par le gouvernement, exposé l'État à une déclaration de guerre sera puni du bannissement, et, si la guerre s'en est suivie, de la déportation. » En présence de cet article si large, notre question revient donc à se demander si la rupture d'un blocus est un fait qui engage ou qui n'engage pas la responsabilité de l'État. Comment faut-il trancher cette nouvelle difficulté ? M. Georges Louis a donné à cet égard une solution absolue ; suivant lui, « les prohibitions relatives au commerce des neutres (contrebande de guerre et blocus) sont des actes qui n'engagent point la responsabilité de l'État, et les particuliers qui n'en tiennent pas compte doivent être seulement privés de la protection de leur gouvernement (1) ». Nous croyons, quant à nous, que cette solution doit être complétée, et une distinction nous paraît ici nécessaire : Lorsque le blocus a été violé par un navire de guerre ou d'État, nous dirons que le capitaine de ce navire pourra être puni par son gouvernement, car alors le fait, ayant été commis par un agent du gouvernement, aura engagé l'État lui-même et l'aura exposé à certaines réclamations de la part du belligérant lésé. Mais, au contraire, lorsque la violation sera le fait de simples particuliers, cette violation n'aura qu'un seul effet : celui de priver le coupable de la protection de son gouvernement.

Ces principes nous paraissent rationnels, ils ont pourtant été contestés dans ces derniers temps. M. Bulmerincq a, en effet, déclaré qu'il verrait avec plaisir s'établir « une législation plus rigoureuse sur la neutralité, une législation en vertu de laquelle les États s'obligeraient à défen-

(1) Georges Louis, *Des devoirs des particuliers en temps de neutralité*, Journ. de dr. int. privé, 1877, p. 298.

dre, à empêcher et à punir les actes de leurs sujets en violation de la neutralité » (*Rapport cité*, p. 30). Une pareille législation serait sans doute désirable en ce qu'elle rendrait moins fréquentes les atteintes aux droits des belligérants : mais, ne serait-elle point contraire aux principes généraux du droit pénal ? Un État peut-il punir un acte qui ne lèse en rien la société dont il a la direction ? doit-il le faire, alors surtout que cet acte est déjà réprimé par la nation victime de l'attentat? Serait-elle d'ailleurs efficace? Les peines qu'un belligérant peut infliger à ceux qui méconnaissent ses droits sont déjà bien considérables, et cependant elles n'empêchent pas toujours les violations de la neutralité. Que la puissance qui bloque un port bloque ce port d'une façon réellement effective, et les infractions à la neutralité seront toujours très rares ! C'est le seul moyen qui nous semble vraiment possible pour arriver à un résultat pratique.

Lorsque l'État neutre a le droit de punir ses sujets qui ont commis une violation de blocus, il est libre, s'il le veut, de ne point appliquer la peine ; cela est évident. Étant indépendant, il n'a point à subir le contrôle des puissances étrangères et ne saurait être obligé par elles d'accomplir un acte qu'il ne croit pas utile.

II

De la violation du blocus dans les rapports des neutres et de l'État bloqueur.

Ce paragraphe ne traite plus, comme le précédent, d'une question de droit national, il s'occupe d'une question de droit international. Il s'agit de savoir quelle pénalité l'État bloqueur peut infliger à ceux qui ont rompu un blocus régulièrement constitué.

Le navire qui viole un blocus contenant souvent des marchandises et toujours un équipage, il faut donc examiner si le belligérant peut confisquer les biens, navire et cargaison, et s'il peut prononcer quelque peine, corporelle ou pécuniaire, contre les marins.

Le premier acte qui ait posé des règles fixes sur ce point est l'édit hollandais du 20 juin 1630. Cet édit admettait que la rupture du blocus entraînait la confiscation du vaisseau avec son chargement ; et le principe qu'il édictait ainsi a été appliqué par quelques traités de la même période, notamment par celui du 18 avril 1646 entre la France et la Hollande (Dumont, VI, 1re p., p. 342). Mais ce système ne fut pas admis d'une manière générale ; nous rencontrons, en effet, à cette époque, plusieurs traités importants qui consacraient une règle absolument différente. C'est ainsi que la convention du 10 mai 1655 entre la France et les Villes Hanséatiques et les traités conclus par l'Angleterre avec la Suède en 1661 et avec le Danemarck le 11 juillet 1670 déclaraient qu'en cas où des navires neutres seraient arrêtés pour forcement d'un blocus, « les commandants de l'escadre bloquante pourraient retenir leur cargaison composée de grains, blés, légumes et autres choses servant à la vie en payant leur juste valeur, suivant l'estimation qui en sera faite, sinon et à faute d'estimation et de paiement en deniers comptants, les sujets neutres pourraient se retirer librement avec leurs vaisseaux et marchandises si ce n'est qu'elles fussent de contrebande » (Dumont, VI, 2e p., p. 103; VII, 1re p., p. 132) (1). Tel fut le droit le plus

(1) Cette faculté pour les infracteurs d'un blocus de vendre leurs marchandises aux assiégeants ou de les amener à un port non bloqué a été encore reconnue au XIXe siècle : dans l'affaire de la *Francisca,* la Cour anglaise de l'amirauté a en effet appliqué l'art. 16 du traité de 1670 que nous avons rapporté.

ancien. Au XVIII[e] siècle, un troisième système apparut : plus sévère que le précédent, il était moins rigoureux que celui de l'édit de 1630, car il se bornait à confisquer les seules marchandises qu'il était défendu d'introduire dans les places bloquées. Les conventions signées par la France avec Hambourg le 1[er] avril 1769 et avec le Mecklembourg le 18 septembre 1779 disaient à cet égard : « Ne seront point compris dans la contrebande les froments, blés, et généralement tout ce qui sert à la nourriture et sustentation de la vie, mais au contraire ces denrées chargées dans un navire de Hambourg, et appartenantes aux bourgeois et habitants de ladite ville ou à une nation amie de la France ou neutre seront libres, quand même elles seraient destinées pour une place ennemie de S. M., à moins que ladite place ne fût actuellement investie, bloquée ou assiégée par les armes de S. M. — Les marchandises de contrebande et les denrées de la qualité spécifiée par l'article précédent et dans les cas y expliqués qui se trouveront sur les navires de ladite ville seront confisquées, mais le navire et le reste du chargement ne seront pas sujets à confiscation. » (De Clercq, I, p. 111, 135) (1). Avec le XIX[e] siècle disparut enfin l'incertitude qui caractérisait le droit ancien; désormais, une doctrine unique se trouve consacrée par les traités, et cette doctrine est la théorie originaire, celle de 1630. D'après toutes les conventions qui ont été signées durant ce siècle, la violation d'un blocus, que ce soit pour entrer dans le port ou pour en sortir, doit toujours entraîner la condamnation du

(1) Déjà au XVII[e] siècle, un décret des États généraux de Hollande, du 1[er] juillet 1645 avait restreint à la confiscation de la contrebande de guerre la peine d'une violation de blocus. Mais, d'après Cauchy (*op. cit.*, II, p. 214), « les États généraux ne se sont ici relâchés de la rigueur des peines que parce qu'ils n'étaient pas eux-mêmes en mesure de remplir les conditions rigoureuses d'un blocus effectif ».

navire et de la cargaison. Certaines dispositions, il est vrai, n'ont parlé que de la condamnation du bâtiment, mais cela n'indique pas un changement de doctrine, car aucune d'elles n'a excepté expressément la cargaison. (Cf. 16 mai 1850, Belgique et Pérou; 3 novembre 1864, États-Unis et Haïti; 28 août 1869, Zollverein et Mexique; 26 février 1871, États-Unis et Italie; — 21 août 1828, France et Brésil; 31 août 1858, Belgique et Chili; 27 octobre 1860, Italie et San-Salvador; 9 mai 1861, France et Pérou; 19 décembre 1862, Danemarck et Vénézuela; 6 mars 1868, Italie et Nicaragua.)

Ce que nous disons des traités du XIX[e] siècle est vrai aussi de la pratique internationale. Les lois intérieures actuellement en vigueur permettent toutes à l'État bloqueur de confisquer les navires coupables avec leur chargement. On peut citer dans ce sens l'ord. suédoise du 12 avril 1808, le règlement danois du 16 février 1864, le règlement prussien du 20 juin 1864, le décret espagnol du 26 novembre 1864, le Code italien de 1865 et l'ordonnance italienne du 20 juin 1866, et enfin l'ord. autrichienne du 9 juillet 1866. La déclaration turque du 3 mai 1877 est toutefois moins précise, car elle déclare simplement que « tout bâtiment qui cherchera à entrer dans les eaux investies ou à les quitter sera traité en ennemi. »

Cette entente qui règne ainsi parmi les puissances est au contraire loin d'exister chez les publicistes. On peut à notre point de vue distinguer dans la science trois théories bien distinctes.

Les auteurs sont cependant d'accord pour repousser la doctrine qui avait été soutenue par Grotius, et qui reposait sur une triple distinction, suivant que la violation du blocus avait causé ou n'avait pas encore causé un dommage réel à la puissance bloquante et selon qu'elle

avait fortifié une résistance juste ou une résistance injuste :

« Si, disait l'éminent écrivain (1), je tenais une place forte assiégée ou des ports fermés et si déjà la reddition ou la paix était attendue, celui qui transporte des choses et empêche ainsi la poursuite de mon droit sera tenu envers moi à raison du dommage causé par sa faute; les objets lui appartenant pourront être pris dans la mesure du dommage causé, et la propriété de ces choses pourra être *acquise* pour le recouvrement de ce qui m'est dû.

» S'il ne m'a encore causé aucun dommage mais a voulu m'en causer, j'aurai le droit de le forcer, par la *retenue* des choses lui appartenant, à me donner des sûretés pour l'avenir, par des otages, des gages ou de toute autre manière.

» Que si, enfin, l'injustice de mon ennemi est tout à fait évidente contre moi, et si ce tiers le fortifie dans sa guerre pleine d'iniquité, il ne sera plus dès lors tenu seulement civilement à raison du dommage, mais encore *criminellement.* »

Les théories scientifiques modernes punissent donc le fait ou la tentative réelle de rompre un blocus, indépendamment du dommage causé et de la justice de la guerre ; et la peine qu'elles édictent en ce cas n'est jamais la saisie mais consiste toujours dans une confiscation. Quelle est l'étendue de cette confiscation? C'est ici que les divergences commencent à apparaître.

Certains auteurs reconnaissent, d'une manière générale, aux belligérants le droit de confisquer le navire et la cargaison entière, quels que soient sa nature et son propriétaire. « Le blocus, dit M. de Gioannis (*Della confisca*

(1) Grotius, *Le droit de la guerre et de la paix*, Éd. Pradier Fodéré ; livre III, ch. I, § V, 3.

per contrabbando de guerra, p. 214), est l'interdiction du *commerce* et de la *navigation*, sa violation doit donc impliquer logiquement la confiscation des *marchandises* et du *navire*. » Hautefeuille, qui suit également ce système, ajoute un nouveau motif de cette solution ; il en fait une conséquence de sa théorie qui dérive le droit de blocus de la conquête : « Quand il y a rupture d'un blocus, écrit-il (1), il n'y a pas simplement une violation du devoir de neutralité, une immixtion aux hostilités, il y a une violation du territoire belligérant et une atteinte grave portée au droit de souveraineté du bloqueur ; celui-ci doit donc pouvoir arrêter et confisquer sur son territoire tout ce qui y a été introduit au mépris des lois qu'il a légalement rendues, par conséquent le navire comme la cargaison. » (V. encore dans ce sens : Martens, *Précis du droit des gens*, 2e éd., II, p. 319 ; — Pistoye et Duverdy, *op. cit.*, I, p. 375 ; — Massé, *op. cit.*, n° 303, p. 259 ; — Morin, *Lois de la guerre*, p. 124 ; — Négrin, *op. cit.*, p. 213 ; — Bulmerincq, *Projet de règlement international des prises maritimes*, § 127).

D'autres auteurs vont moins loin. Partant de cette idée que le belligérant doit seulement punir ceux qui ont eu en réalité l'intention coupable de violer le blocus, ils soutiennent que la peine contre la rupture d'un blocus est simplement la confiscation du navire, et ils prétendent que la cargaison n'est aussi sujette à confiscation qu'autant que celui, dont elle est la propriété et qui n'est pas le propriétaire du navire, ne peut pas établir qu'il est étranger à la violation du blocus (2). Ainsi procèdent Ortolan (*op. cit.*, II, p. 357), Calvo (*op. cit.*, § 1183), Gessne

(1) Hautefeuille, *op. cit.*, III, 230.

(2) Ces principes ont été suivis par la jurisprudence des Cours américaines dans la guerre de 1812 contre l'Angleterre.

(*op.*, *cit.*, p. 227), Bluntschli (*op. cit.*, art. 839, 840), et plusieurs publicistes italiens (Schiattarella, *Il diritto della neutralita nelle guerre marittime*, 1874, p. 123; Sandona, tome II, p. 511; Piérantoni, *Rapport sur les prises maritimes d'après l'École italienne*, Revue de dr. intern., 1875, p. 646).

Quant aux publicistes anglais, d'accord en cela avec les tribunaux de leur pays, ils paraissent suivre aussi ces principes, mais en réalité ils les abandonnent; car ils se réservent une porte de derrière qui leur permet de confisquer tout ensemble la cargaison et le bâtiment. En effet, déclarant qu'on doit confisquer toujours le navire, et la cargaison toutes les fois que le propriétaire de celle-ci peut être rendu responsable des actes du capitaine, il suffit d'étendre un peu les limites de cette responsabilité pour que le chargement soit soumis à la peine entraînée par la rupture du blocus, même lorsque le propriétaire est de bonne foi. On peut donc dire qu'en règle générale, navire et cargaison sont tous deux confiscables pour rupture de blocus. Ces auteurs basent cette jurisprudence sur la présomption légale que la violation d'un blocus a en vue l'avantage de la cargaison aussi bien que celui du navire et se consomme avec la sanction des propriétaires de l'un et de l'autre. Cette présomption, à moins qu'elle ne soit repoussée par des papiers trouvés à bord du navire au moment de sa capture, est une *présomption de droit* qui exclut toute autre preuve contraire.

Dans le cas où le navire et la cargaison appartiennent aux mêmes personnes, il est évident qu'il ne peut surgir aucune difficulté, car l'acte du capitaine, en tant qu'agent légitime de l'armateur du navire, affecte la responsabilité de ce dernier jusqu'à concurrence de la totalité de sa propriété en jeu dans l'affaire : en pareil cas, le propriétaire

du navire n'est point admis à prouver que le patron a agi contrairement à ses ordres, à cause des fraudes auxquelles prêterait l'admission de cette excuse. Lors même que le navire et le chargement appartiennent à des personnes différentes, il est encore permis de conclure que le capitaine du navire ne compromet les intérêts de son bâtiment qu'en vue du service du chargement; le propriétaire des marchandises doit par conséquent avoir sa part de responsabilité de la violation du blocus, d'autant plus que dans ce cas-là existe la présomption que la violation se commet à sa connaissance.

Cependant, les publicistes anglais relâchent la rigueur de ce raisonnement pour le cas où le fait du blocus étant connu du capitaine d'un bâtiment ne l'est pas du propriétaire de la cargaison : ainsi, par exemple, un navire peut avoir commencé son voyage lorsque le blocus de son port de destination n'existait pas encore ou n'était pas connu du propriétaire de la cargaison, tandis que le capitaine ayant été informé du blocus dans le cours de son voyage ou à l'entrée du port bloqué aurait persisté à continuer sa route vers sa destination primitive. En pareille hypothèse le consentement du propriétaire du chargement à la rupture de blocus n'est pas mis en cause. Il peut aussi arriver qu'un navire ait été expédié sur lest pour aller chercher un chargement dans un port qui n'est mis sous blocus qu'après que le navire y est entré sans que le propriétaire du chargement ait pu constater à temps le fait du blocus de façon à contremander l'embarquement de son chargement. Ici nous avons l'opinion de lord Stowel qui déclare qu'il serait dur de rendre les propriétaires responsables de l'acte de leurs agents dans le port bloqué, attendu que ceux-ci ont un intérêt opposé à celui de la partie principale, leur mandant, le-

quel consiste à remplir la commission à tout risque aussi promptement que possible, à leur avantage privé et au mieux des intérêts de leur pays, dans un pareil moment sous une pression particulière relativement à l'exportation de leurs produits (Travers Twiss, *War*, § 100 *et suiv.*; — H. B. Deane, *op. cit.*, p. 43, 44 ; — Hall, *op. cit.*, § 264 ; — Oke Manning, *Commentaries on the law of nations*, p. 320 ; — Wildmann, *Institutes of international law*, p. 203-209 ; — Phillimore, *op. cit.*, III, 506).

Une troisième opinion a enfin été proposée qui, moins sévère encore que la précédente, se borne à confisquer la seule cargaison en cas de violation d'un blocus. M. Fiore est, à notre connaissance, le seul auteur qui ait défendu cette théorie ; il nous paraît donc utile de reproduire ici les développements remarquables qu'il a consacrés à cette importante question : « Si, dit-il (1), dans la question du séquestre pour contrebande de guerre, nous avons trouvé que quelques défenseurs des neutres ont soutenu que le vaisseau ne peut pas être saisi parce que le belligérant n'a pas le droit de punir les personnes, mais seulement d'arrêter les objets en route, pourquoi ensuite, lorsqu'il s'agit de la violation de blocus, ces mêmes auteurs soutiennent-ils la capture du vaisseau lui-même ? Tout leur raisonnement est appuyé sur le principe que le belligérant, en déclarant le blocus, devient souverain du lieu, et que l'exercice des droits de blocus est une conséquence de l'exercice des droits de souveraineté. Nous avons réfuté cette opinion et montré que le droit de blocus est un des droits de la guerre. Nous ne voyons autre chose dans la défense d'importer des objets dans la place bloquée ou d'en exporter qu'un droit semblable à celui par lequel le belligérant défend le commerce d'une catégorie déter-

(1) Fiore, *Droit international public*, II, 513.

minée d'objets, et nous n'apercevons pas d'autre différence entre la contrebande et le blocus, si ce n'est que la contrebande défend le commerce d'un nombre déterminé d'objets et que le blocus étend la défense à tous les objets. Dans le premier cas, le belligérant ayant intérêt à ce que ces objets, nécessaires pour faire la guerre, ne parviennent pas entre les mains de l'ennemi, à son propre préjudice, en défend le commerce, arrête et confisque les objets si, contre sa défense, ils sont dirigés vers un port ennemi. Dans le second cas, ayant intérêt pour sa défense qu'aucun objet n'arrive dans les mains de son adversaire, il défend le commerce de tous objets, et il ne devrait avoir d'autre droit que celui de les arrêter, afin qu'ils n'arrivent pas à leur destination, si, contre sa défense, ils étaient dirigés vers la place bloquée. Si le belligérant n'a pas de juridiction personnelle sur les sujets neutres, il ne peut pas les punir ; comment donc pourra-t-il priver un propriétaire de son vaisseau ? Certainement, il ne doit pas craindre que ce soit le vaisseau qui arrive dans le port bloqué, mais les objets dont l'ennemi se servirait. Et comment donc peut-il s'emparer du vaisseau s'il n'a pas de raison de punir ? Et comment peut-il infliger une peine, s'il n'a pas le droit de punir ? On me dira que, pour réprimer la violation, il soumet les violateurs à la perte du vaisseau ; mais la répression emporte juridiction, et elle ne peut appartenir qu'au souverain sur ses propres sujets ou sur ceux qui se trouvent dans son territoire ; elle ne peut s'exercer sur des étrangers. Mais, on me répond que par le blocus le belligérant étant devenu souverain du lieu bloqué peut punir ceux qui y pénètrent, parce qu'ils entrent sur son territoire. Nous savons que c'est là le plus fort argument ; mais nous avons déjà réfuté ce fondement du blocus. Et qu'on ne dise pas que dans le

cas de violation de blocus, le vaisseau est l'instrument principal du délit, car nous ne trouvons aucune différence entre le vaisseau qui porte la contrebande et celui qui porte des objets de première nécessité à une place bloquée. Dans les deux cas, le vaisseau est l'instrument avec lequel on transporte les munitions ou les vivres; si donc le vaisseau ne peut pas être séquestré dans le premier cas, pourquoi le serait-il dans le second? Nous concluons donc que, pour résoudre logiquement notre question, il faut admettre les mêmes principes que ceux que nous avons admis pour la contrebande, puisque entre les deux cas il n'y a pas d'autre différence que celle qui existe entre une différence plus étendue et une plus restreinte. »

Après avoir exposé les différentes doctrines qui ont été émises touchant la sanction des violations de blocus, il faut maintenant prendre parti sur ce point délicat et exposer le système qui nous paraît le plus juste.

Nous avons considéré le blocus comme un moyen de guerre légitime dont un belligérant peut user contre son ennemi, et nous avons dit que les neutres doivent, en raison même de leur qualité de neutres, s'abstenir absolument de toute immixtion dans les hostilités. Lorsqu'un neutre viole un blocus régulier, il aide en réalité le bloqué au détriment du bloqueur, et il prend ainsi, cela est évident, une part active à la guerre; il ne saurait donc plus prétendre aux privilèges de la neutralité. S'étant déclaré l'ennemi de la nation bloquante, celle-ci doit par conséquent pouvoir le traiter suivant la qualité qu'il s'est lui-même donnée; elle a le droit d'agir envers lui de la manière qu'elle agit envers ses ennemis. Pouvant faire prisonniers de guerre les sujets de son adversaire, pouvant encore confisquer les navires et les cargaisons de ces sujets qu'il rencontre en pleine mer, alors même que ceux-ci

font un commerce innocent, le belligérant doit dès lors pouvoir punir des mêmes peines les neutres qui ont fait plus encore, qui, en méconnaissant ses droits légitimes, ont accompli des actes qui sont véritablement coupables. C'est là, ce nous semble, un raisonnement absolument logique ; cependant certains auteurs ont essayé de l'ébranler, et ils ont dit : Un belligérant n'a pas de juridiction personnelle sur les neutres, et par suite il ne doit pas pouvoir les punir. A cela nous répondrons : Ce principe est vrai en lui-même, mais l'application qui en est faite à l'hypothèse actuelle n'est pas exacte. En effet, les peines que le tribunal du capteur édictera contre les violateurs du blocus, elles ne seront pas prononcées contre des neutres, elles seront en réalité infligées à des ex-neutres, à des individus qui par leurs propres actes et de leur propre volonté ont renoncé à l'état de neutralité qu'ils possédaient, ont manifesté l'intention expresse de s'incorporer à la puissance bloquée et se sont mis réellement en état de guerre avec la nation bloquante : ce sont des ennemis; ce ne sont plus des neutres qu'il s'agit ici de punir.

Nous croyons donc que l'Etat bloqueur a parfaitement le droit de punir en pareil cas ; mais, admettons qu'il n'ait pas ce pouvoir, supposons qu'il n'ait qu'un droit : celui d'empêcher que les objets utiles à l'ennemi ne parviennent dans la place investie, nous n'en arriverons pas moins à un résultat analogue.

En effet, les neutres pouvant secourir un port bloqué de deux manières, soit en lui fournissant des vivres et en alimentant son commerce, soit en lui apportant des renseignements, écrits ou oraux, utiles à sa résistance, nous sommes conduits à permettre la confiscation du navire avec son chargement et l'arrestation de l'équipage comme prisonnier de guerre.

C'est ce que nous allons démontrer, en réfutant les diverses objections qu'on a présentées contre ce raisonnement.

On a dit d'abord, en ce qui touche la cargaison. Pour arriver au but cherché par le bloqueur, il n'est pas besoin de *confisquer* le chargement, il suffit de le saisir et de le séquestrer pendant la durée de la guerre ; par là, le belligérant investi sera absolument privé des secours qu'on cherchait à lui amener. Cette objection ne nous semble pas sérieuse ; car cette saisie constituerait à la fois une peine pour le neutre — ce que nos adversaires ne veulent pas — et une source de dommages pour le bloqueur -- ce qui serait souverainement injuste. En effet, de deux choses l'une : Ou bien ces marchandises transportées dans un port du capteur y seront séquestrées sans que personne ne puisse en disposer, et alors elles dépériront et se détérioreront de façon que les neutres, à la fin de la guerre, ne recouvreront plus que des biens avariés, s'ils recouvrent encore quelque chose ; il y aura donc une peine véritable infligée aux propriétaires du chargement. Ou bien au contraire le capteur pourra les utiliser, sauf à rendre finalement au neutre des marchandises de même nature, qualité et quantité, et alors le bloqueur dont on a méconnu les droits se trouvera en perte s'il a dû vendre ces denrées au-dessous de leur valeur vénale ou si les marchandises qu'il a été obligé d'acheter à la fin de la guerre ont augmenté de valeur à cette époque.

Ces difficultés qu'entraîne la doctrine de la saisie ont conduit d'autres auteurs à soutenir un système différent. Le bloqueur, ont-ils dit, ne doit point confisquer la cargaison du navire coupable, il peut seulement l'acheter au prix coûtant dans le port de chargement, et s'il ne veut pas user de ce droit de préemption, il doit autoriser les neutres à

se retirer librement avec leurs marchandises dans un port non bloqué. Cette théorie n'est pas plus acceptable que la précédente ; car elle aboutit en définitive à punir la victime et à favoriser le coupable. En effet, qui profitera de cette préemption ? Ce sera exclusivement le violateur du blocus qui rentrera toujours dans ses frais et qui pourra même écouler ainsi sans dommage et d'une manière certaine des marchandises avariées qu'il ne pourrait plus vendre dans son pays et qu'il n'aurait peut-être pas vendues dans le port investi : telle sera souvent la conséquence d'un pareil système. Qu'on ne dise pas que le bloqueur n'achètera point ces marchandises, si elles sont mauvaises ou si elles ne lui sont pas utiles, car il sera bien obligé d'user du droit de préemption ; quelle est en effet l'alternative qui lui reste, s'il n'agit pas ainsi ? renvoyer librement les neutres avec leurs marchandises, c'est-à-dire leur permettre d'atteindre un port voisin non bloqué et ainsi de faire parvenir sans danger les marchandises dans le port investi. Avec une pareille doctrine, l'infraction au blocus ne sera donc jamais pour le coupable une cause de dommages, mais elle pourra être pour lui une source de profits. Aussi, nous pouvons conclure : le seul moyen d'empêcher une cargaison neutre de pénétrer dans une place bloquée est de la confisquer.

Mais cette confiscation du chargement suffit-elle pour garantir l'efficacité du blocus ? On l'a soutenu, et on a dit qu'un belligérant bloqueur ne pouvait pas retenir comme prisonnier de guerre l'équipage d'un navire coupable. Nous ne saurions adhérer à cette opinion, puisqu'elle conduirait logiquement à permettre l'entrée du port bloqué aux vaisseaux neutres qui ont déchargé leur cargaison et qui sont sur lest, et nous avons admis que le blocus avait pour effet d'empêcher toute espèce de communication : les marins

d'un navire neutre, avons-nous dit, peuvent porter des secours sérieux dans la place investie ; ils constituent, tout comme la cargaison, un danger pour le bloqueur. Celui-ci doit donc pouvoir les empêcher d'y pénétrer de quelque manière que ce soit, et le seul moyen d'arriver à cette fin est de les retenir comme prisonniers de guerre. Remarquons d'ailleurs que si la seule sanction d'une violation de blocus était la confiscation du chargement, on arriverait parfois à exempter de toute pénalité une rupture de blocus : En effet, supposons qu'un navire pénètre dans un port investi sans être pris et que les vaisseaux bloqueurs parviennent ensuite à entrer dans cette place ; nous avons vu qu'un navire dans cette situation pouvait être puni pour infraction au blocus ; or, avec la doctrine que nous combattons, quelle peine pourrait-on infliger, si le vaisseau avait déjà vendu sa cargaison ?

Si le belligérant a des raisons d'arrêter la cargaison et l'équipage afin qu'ils n'arrivent point à leur destination, il n'a au contraire aucun motif pour s'emparer du vaisseau ; parce que le vaisseau n'est pas en lui-même un secours pour le port investi. Cette objection, que nos adversaires ont présentée, est exacte en soi ; néanmoins, elle ne doit pas nous empêcher de soutenir la confiscation du vaisseau, car il est de cette solution un motif tout particulier: Le navire étant le moyen dont le neutre se sert pour transporter dans la place le chargement et l'équipage, il constitue en conséquence l'instrument du délit international de violation de blocus; or, c'est un principe certain de droit criminel que les choses qui ont servi à commettre une infraction sont soumises à la confiscation.

Ainsi, quel que soit le point de départ adopté, on arrive toujours à cette même conclusion : l'équipage doit être

retenu comme prisonnier de guerre, le navire et la cargaison doivent être confisqués (1). Là toutefois doivent s'arrêter les rigueurs du droit. La nation, dont les droits ont été méconnus, ne pourrait pas infliger aux marins une peine corporelle, car les prisonniers de guerre ne sont pas des prisonniers criminels et ils ne sauraient être maltraités ; et, de plus, elle ne devrait point confisquer les objets appartenant en propre aux passagers, lorsque ceux-ci n'ont aucun intérêt ni dans le navire ni dans le chargement : l'usage va même ici jusqu'à exempter de capture les pacotilles personnelles, les hardes, les effets, les instruments, les cartes, reconnus appartenir en propre aux capitaines ou aux hommes de l'équipage.

Nous en aurions ainsi terminé avec cette théorie, si nous ne devions encore examiner une dernière objection qui a été présentée. On a dit, en effet, que priver le chargeur de ses marchandises, c'était punir un innocent : celui-ci peut être de bonne foi et n'avoir contribué en rien à la violation du blocus. Mais, à cela on peut répondre. De même que le propriétaire du navire est vis-à-vis des tiers responsable des fautes du capitaine, de même le propriétaire de la cargaison doit également répondre des actes de ce capitaine ; car, tous deux, ils sont en faute d'avoir mal placé leur confiance. Le bloqueur dont on a violé les droits n'a pas d'ailleurs à rechercher si les maîtres du navire et de la cargaison sont vraiment de mauvaise foi, il doit avant tout sauvegarder ses droits et arrêter le navire et la cargaison afin qu'ils n'arrivent point dans la place. Les rapports du chargeur et du capitaine sont pour lui *res inter alios acta* et ils doivent se régler uniquement entre les intéressés : dans l'espèce, le capitaine,

(1) Si on confisque le navire, la chaloupe doit aussi être confisquée (V. Massé, *op. cit.*, I, p. 197, n° 222).

représentant de l'armateur et ainsi mandataire de l'affréteur, se trouve en faute vis-à-vis de celui-ci, car il a mal rempli son mandat ; au lieu de chercher à entrer dans une place qu'il savait bloquée, il devait se rendre dans un port voisin resté libre (Cf. art. 279, C. Comm. fr.). Le chargeur, dont les biens ont été confisqués par le bloqueur, aura donc un recours en dommages-intérêts contre le capitaine et l'armateur, et, de la sorte, s'il est de bonne foi, il ne souffrira en rien de l'acte coupable auquel il est resté étranger (Comp. : De Domin Petrushevecz, *Précis d'un Code de dr. intern.;* art. CXXXIX, CXXXVI).

On peut donc dire, en résumé, que la rupture d'un blocus a d'abord pour sanction la confiscation du navire et de la cargaison. Mais, au profit de qui cette confiscation a-t-elle lieu ? Il faut, à ce sujet, distinguer entre les navires de guerre et les navires marchands : les premiers sont toujours attribués à l'État ; les autres, suivant les pays, sont attribués, soit à l'État belligérant dont le capteur est ressortissant et à charge par lui de rémunérer le capteur, soit au capteur lui-même moyennant certaines prestations envers l'État (Cf. Bluntschli, *op. cit.*, art. 856). Il existe sur ce point des divergences très sensibles d'un pays à l'autre ; quelquefois même le système d'un même pays a varié avec les époques : c'est ainsi qu'en Hollande, dans les temps anciens les prises appartenaient exclusivement à l'État, et plus tard (placards de 1625, 1726, 1781) elles furent partagées entre l'État et les officiers ; aujourd'hui, en vertu de l'arrêté du 13 décembre 1818 (art. 7) les prises sont attribuées aux équipages capteurs, sauf une déduction du quart au profit du trésor public (V. Règlement prussien du 20 juin 1864, § 36). Mais, dans l'hypothèse particulière du blocus, comment la part de prises attribuée au capteur doit-elle se répartir entre les vaisseaux bloquants ?

D'après l'usage qui a prévalu à cet égard, tous les bâtiments qui font partie de l'escadre ont droit au partage des prises, bien que quelques-uns d'entre eux n'y aient pas coopéré. Cela a été expressément jugé lors du blocus du Texel en 1790 et lors du blocus du port de la Valette dans l'île de Malte par une escadre anglaise (Le *Guillaume Tell*) (V. Calvo, *op. cit.*, § 1277, 1278).

La violation d'un blocus, nous l'avons vu, permet encore de retenir comme prisonnier de guerre l'équipage du bâtiment coupable. Cette opinion toutefois n'est pas généralement admise ; elle est tout à la fois plus douce que le système anciennement suivi et plus rigoureuse que la théorie adoptée aujourd'hui.

En effet, dans les temps les plus anciens, les belligérants non seulement saisissaient le navire qui forçait un blocus avec tout ce qui se trouvait à bord, mais encore infligeaient des peines corporelles, quelquefois même la mort, aux personnes de l'équipage. Vattel (*Le droit des gens,* liv. III, § 117) rappelle entre autres le cas, cité par Plutarque, du roi Démétrius Poliorcète, qui fit pendre le maître et le pilote d'un navire pour avoir voulu violer le blocus d'Athènes. Et, s'il faut en croire Bynkershoeck, cette pratique se serait continuée jusqu'à une époque assez rapprochée de nous, puisqu'il mentionne plusieurs traités conclus en ce sens dans la seconde moitié du XVII° siècle par les États généraux de Hollande avec la France, l'Angleterre et la Suède.

Quoi qu'il en soit, cette pratique était complètement abandonnée à la fin du XVIII° siècle, et Martens est peut-être aujourd'hui le seul auteur qui soutienne le droit pour le belligérant d'infliger des peines afflictives et de mort aux violateurs d'un blocus (*op. cit.* II, 319). Actuellement, le droit des gens est à peu près d'accord pour distinguer

ici suivant que le blocus a été rompu par un navire ennemi ou par un navire neutre ou allié : l'équipage ennemi peut être retenu comme prisonnier de guerre, tandis que l'équipage neutre doit être laissé absolument libre. Il existe néanmoins une certaine difficulté en ce qui concerne l'équipage d'un bâtiment ennemi. Si ce navire tient à la marine militaire, on reconnaît bien aux marins les immunités du belligérant et on les traite simplement comme prisonniers de guerre ; mais s'il appartient à la marine marchande, on a au contraire soutenu des principes plus rigoureux : on a essayé d'assimiler l'infraction de la violation de blocus à celle d'un messager déguisé ayant tenté de traverser les lignes ennemies, et on a voulu soumettre les particuliers coupables à certaines pénalités corporelles (Comp.: Note de M. de Bismarck du 19 novembre 1870 ; *Arch. dipl.* 1871-72, III, p. 1048) ; toutefois cette opinion n'a pas prévalu.

Comme ces questions ont une grande importance pratique, il nous paraît utile de résumer ici quelques-unes des décisions contenues dans les lois des principaux pays ; elles serviront à la fois à élucider le point en litige et à faire ressortir les principes consacrés par les différents États.

La guerre de la sécession américaine offre d'abord quelques faits intéressants. En décembre 1861, des matelots anglais furent arrêtés pour rupture de blocus et contraints de prêter serment de ne pas renouveler leur tentative. Sur les réclamations de l'Angleterre, M. Seward blâma cette mesure, en déclarant que s'il était licite de retenir ces marins comme témoins, on ne devait pas les traiter comme des prisonniers de guerre (Aff. de l'*Adeline*). Pour empêcher le renouvellement de semblables irrégularités, le secrétaire de la marine des États-Unis a adressé le 9 mai

1864 au contre-amiral Farragut, commandant l'escadre de blocus, les instructions suivantes relatives au traitement des personnes trouvées à bord de navires saisis pour violation de blocus (1) :

« 1° Les sujets étrangers de bonne foi, pris sur des navires neutres, comme passagers, officiers ou faisant partie de l'équipage, ne peuvent être traités comme des prisonniers de guerre, à moins qu'ils ne soient coupables d'actes de belligérants ; mais ils ont droit à leur mise immédiate en liberté. Ceux qui seront requis comme témoins pourront être retenus dans ce but ; mais, dès qu'ils auront fait leur déposition, ils devront être relâchés sans condition.

» 2° Les sujets étrangers, pris sur des navires sans papiers ou sans pavillon, ou ceux naviguant sous la protection et le pavillon du gouvernement insurgé, ou employés au service de ce gouvernement, sont assujettis à être traités comme prisonniers de guerre, et s'ils sont des officiers ou des hommes d'équipage, à être retenus ; s'ils ne sont que passagers et n'ont aucun intérêt dans le navire et le chargement et ne se rattachent en rien au gouvernement insurgé, ils pourront être relâchés.

» 3° Les citoyens des États-Unis pris sur des navires neutres ou rebelles doivent toujours être retenus, sauf les exceptions suivantes : s'ils ne sont que passagers, n'ont point d'intérêt dans le navire ou le chargement, n'ont pas pris une part active à la rébellion, ou n'ont pas été occupés à fournir aux insurgés des munitions de guerre, etc., et ont une conduite loyale, ils peuvent être mis en liberté en prêtant serment d'allégeance. Le même privilège peut être accordé à ceux des hommes d'équipage qui ne sont pas des matelots, ont des antécédents analogues ou ont une conduite loyale.

(1) *Arch. dipl.* 1862, II, 84 ; Calvo, *op. cit.*, 3e éd., § 2647, IV, 151.

» 4° Les pilotes et les matelots, excepté les sujets étrangers de bonne foi, pris sur des navires neutres, doivent toujours être retenus. Ce sont les instruments principaux du maintien systématique de la violation du blocus, et il est important de les retenir. Les personnes occupées habituellement à violer le blocus, quoiqu'elles ne servent pas à bord des navires, rentrent dans cette catégorie et doivent être également retenues.

» 5° Quand il y a raison de douter que ceux qui se prétendent sujets étrangers le soient réellement, on devra exiger qu'ils déclarent sous serment qu'ils n'ont jamais été naturalisés dans notre pays, qu'ils n'ont jamais exercé les privilèges de citoyens en votant ou autrement, et qu'ils n'ont jamais été payés ou employés par le gouvernement insurgé ou soi-disant « confédéré » ; sur cette déclaration, ils pourront être relâchés, pourvu que vous n'ayez pas la preuve qu'ils aient fait un faux serment. L'examen dans le cas où ils seraient douteux doit être rigoureux.

» 6° Lorsque la neutralité d'un navire est douteuse, ou lorsqu'un navire qui prétend être neutre est cru employé à transporter des vivres et des munitions de guerre pour le gouvernement insurgé, les sujets pris à bord de ces navires pourront être retenus jusqu'à ce que la neutralité du navire ait été établie d'une façon satisfaisante. Il n'est pas prudent de retenir ces personnes en vertu des instructions qui précèdent, sans qu'on soit bien fondé à douter de la neutralité du navire.

» 7° Les personnes qui pourront être retenues en vertu des instructions qui précèdent doivent être envoyées dans un port du nord pour y être tenues sans bonne garde, à moins qu'il n'y ait un endroit convenable pour les garder dans les limites de votre commandement.

Un mémoire dans chaque cas doit être remis au département (1). »

Des instructions analogues ont été envoyées à leurs commandants par la Prusse et par l'Autriche, durant la guerre danoise (Martens, *Nouv. rec.*, XX, 254). Ces instructions du 6 juin 1864, qui avaient trait à la capture d'un navire marchand *allié* pour rupture de blocus, statuaient ainsi dans leur art. 6: « Les commandants doivent traiter comme prisonniers de guerre le capitaine, le subrécargue et les individus appartenant à l'équipage, et toutes les personnes qui sont au service civil ou militaire de l'ennemi ainsi que celles qui sont suspectes d'avoir porté aide à l'ennemi ou de s'entendre avec lui ; ils doivent les faire garder en conséquence. — Les sujets ennemis, qui, sans être au service ennemi ni suspects, sont par leurs occupations astreints aux travaux manuels de l'équipage, et les personnes âgées, sans distinction de nationalité, dont les déclarations devant l'autorité peuvent être nécessaires, ne peuvent être relâchés, mais on doit les retenir à bord jusqu'à ce que l'autorité compétente ordonne leur libération. — Toutes les autres personnes doivent être mises en liberté immédiatement. »

Les règlements particuliers qui furent promulgués par les belligérants pendant cette même guerre avaient également statué sur le point qui nous occupe ; prévoyant la capture pour violation de blocus d'un navire *neutre* ou d'un navire *ennemi*, l'ordonnance autrichienne du 3 mars 1864 (§ 15) et le règlement prussien du 20 juin 1864 (§ 18) disaient en effet : « Si la prise est condamnée, les sujets ennemis faisant partie de l'équipage doivent être

(1) Lord Lyons, dans une lettre à lord Russel du 4 novembre 1861, cite plusieurs exemples de navires anglais capturés pour une violation alléguée du blocus et dont les équipages ont été jetés dans les fers ou sou mis à d'autres indignités (*Arch. dipl.*, 1862, II, 80).

traités comme prisonniers de guerre, tandis que les sujets de puissances amies ou neutres sont remis aux consuls de leurs nations respectives pour être rapatriés ultérieurement. » La même disposition se trouvait insérée dans la déclaration danoise du 16 février 1864 (art. 19).

Citons enfin sur cette question les instructions du 22 février 1860, qui furent rendues par la France et l'Angleterre lors de leur expédition contre la Chine, (*Arch. dipl.* 1861, II, 281). L'art. 6 de ces instructions était ainsi conçu : « Les commandants ne considéreront pas comme prisonniers et laisseront librement débarquer les femmes, enfants et personnes étrangères au métier des armes et de la marine qui se trouveront à bord des bâtiments arrêtés. — Sauf cette exception, ils ne distrairont aucun individu du bord ; dans tous les cas ils conserveront à bord le capitaine, le subrécargue et ceux dont le témoignage sera essentiel pour le jugement de la prise. — Ils traiteront comme prisonniers de guerre, sauf l'exception indiquée, tous les individus quelconques trouvés à bord des bâtiments ennemis. — Ils n'imposeront à la liberté des sujets alliés ou neutres trouvés sur les bâtiments alliés ou neutres d'autre restriction que celle qui pourra être nécessaire pour la sécurité du bâtiment. — Quant à leurs nationaux ils les traiteront conformément aux instructions générales dont ils sont munis, et ils n'auront en aucun cas à les remettre à une juridiction étrangère » (Comp. Instr. franc. du 25 juillet 1870, n° 19).

Bien que nous sachions maintenant, d'une manière précise, quelle est la sanction d'une violation de blocus, cette théorie n'est cependant pas encore épuisée. Il reste à examiner trois questions, dont la solution doit avoir quelque influence sur le châtiment infligé :

1° Le neutre ou l'ennemi, dont le navire avec le chargement a été confisqué pour rupture de blocus, a-t-il un recours contre l'assureur du bâtiment et des marchandises ?

Il n'est pas besoin de montrer quelle influence cette difficulté peut avoir sur la peine subie par le coupable ; on voit de suite que cette peine sera plus ou moins dure suivant que l'assureur ne répondra pas ou au contraire répondra de ce risque de guerre. Nous avons déjà examiné ce point (1), nous n'y reviendrons donc pas.

2° Quel est le tribunal compétent pour juger de la validité des prises? Est-ce le tribunal du capteur? Est-ce celui du capturé ?

Quoique cette question paraisse moins importante que la précédente en ce qui touche la punition du navire coupable, en réalité cependant elle est également intéressante. Car, sans suspecter l'impartialité des magistrats mais en tenant compte des idées de patriotisme qui doivent animer tout homme, on peut dire qu'un navire saisi pour la violation d'un blocus sera jugé plus ou moins sévèrement selon que le juge appartiendra à la nation du capteur ou à celle du capturé. La difficulté que nous avons posée offre donc un intérêt incontestable ; néanmoins, elle ne doit pas être étudiée dans tous ses détails, car en agissant de la sorte nous sortirions un peu de notre sujet. Nous nous bornerons seulement à mentionner les trois systèmes qui ont été proposés et qui se rattachent à deux idées principales : En effet, pour certains auteurs les affaires de prises doivent être jugées par des tribunaux nationaux, et pour d'autres au contraire elles doivent être examinées par des tribunaux internationaux. De ces deux opinions, la dernière nous paraît préférable ; elle est tout à la fois plus rationnelle et plus équitable.

(1) V. ci-dessus, p. 303, 318.

Elle est d'abord plus rationnelle ; car, les affaires de prises traitant du sort des cargaisons et des navires saisis comme ennemis et des cargaisons et des navires saisis quoique neutres, il n'est point douteux que, par leur nature même, elles soient des questions de droit international. Elle est ensuite plus équitable ; un tribunal international, composé de belligérants et de neutres, présentera des garanties absolues d'impartialité, tandis qu'un tribunal national, fût-il celui du capturé, sera souvent partial : une pareille organisation rend toujours soit le belligérant, soit le neutre juge exclusif dans sa propre cause.

Cette idée d'une juridiction mixte n'a pas encore prévalu dans la pratique internationale ; c'est aujourd'hui un principe constant et universel que toute prise doit être jugée par le capteur. On peut toutefois espérer que les puissances adopteront bientôt des principes plus justes ; plusieurs réformes dans ce sens ont déjà été tentées, et, tout récemment encore, la France et les États-Unis sont entrés dans cette voie : un traité du 15 janvier 1880 a, en effet, soumis à trois commissaires nommés par le gouvernement français, par le président des États-Unis et par l'empereur du Brésil « toutes les réclamations élevées par des corporations, des compagnies ou de simples particuliers citoyens français contre le gouvernement des États-Unis, et fondées sur des actes commis en haute mer ou sur le territoire des États-Unis pendant la période comprise entre le 13 août 1861 et le 20 août 1866 par les autorités civiles ou militaires du gouvernement des États-Unis au préjudice des personnes ou de la propriété de citoyens français, non au service des ennemis du gouvernement des États-Unis et qui ne leur ont prêté volontairement ni aide, ni assistance (1) ». Sans doute, cette

(1) *Journal officiel français* du 21 juillet 1880.

convention, en instituant une commission mixte chargée de réviser les décisions rendues pendant la guerre par les tribunaux de prises, n'a point exécuté une réforme complète ; mais elle a marqué un progrès notable dans la matière des prises maritimes, et cela est déjà beaucoup. Que la science continue à défendre l'institution des tribunaux de prises internationaux, et les nations ne tarderont pas à consentir à l'établissement d'une pareille juridiction (1) !

3° Lorsqu'un navire neutre a rompu un blocus, le belligérant dont les droits se trouvent lésés a-t-il action seulement contre le bâtiment coupable ou ne peut-il pas encore agir en responsabilité contre l'État neutre ?

Pour résoudre cette difficulté, il faut, croyons-nous, distinguer suivant que la rupture du blocus a été commise par un navire de guerre ou d'État ou par un simple bâtiment marchand. Dans le premier cas, la responsabilité de l'État doit être engagée et le bloqueur dont on a violé les droits pourra exiger des dédommagements ou, si le cas est grave, déclarer la guerre ; car alors c'est l'État neutre lui-même, par l'intermédiaire de ses agents, qui a porté des secours à la puissance bloquée. Quand au contraire l'infraction est le fait de simples particuliers qui ont agi de leur propre initiative et sans l'ordre du gouvernement, le belligérant dont les droits ont été méconnus ne peut pas recourir contre l'État neutre et il ne peut avoir d'ac-

S'il faut en croire une dépêche de Washington adressée à l'*Evening Post*, cette commission internationale aurait décidé que les habitants de l'Alsace-Lorraine ne seraient pas admis à réclamer d'indemnités à titre de citoyens français. En effet, a-t-elle dit, ces individus n'étaient plus français, au moment où a été votée la loi instituant la commission (*Le Temps*, du 30 juin 1881).

(1) V. un projet de M. Bulmerincq, dans la *Revue de droit international*, années 1879-1882.

tion qu'à l'encontre des particuliers coupables. En effet, les citoyens isolés ne représentent pas l'État, et s'ils s'immiscent dans les hostilités en faveur de l'un quelconque des belligérants, on ne peut admettre que leurs actes constituent une participation de l'État auquel ils appartiennent. Cet État ne peut pas être rendu responsable dans ce cas, car il n'est point coupable. On ne saurait certainement l'obliger à s'opposer au départ de tout navire quittant ses ports à destination d'une place déclarée bloquée : la surveillance nécessaire pour atteindre ce but serait très difficile et même impossible. Serait-elle d'ailleurs possible, qu'il ne faudrait pas encore contraindre l'État neutre à fermer ses propres ports aux navires de ses sujets en partance pour un port investi : ce serait présumer chez tous ces navires une intention criminelle qui n'existe peut-être que chez un petit nombre d'entre eux ; le blocus du port peut du reste disparaître d'un moment à l'autre, et, en tout cas, il ne saurait devenir obligatoire pour les neutres qu'après avertissement spécial donné sur les lieux mêmes. Dans cette hypothèse, le belligérant ne pourra donc agir que contre le bâtiment coupable et il ne devra en aucune façon porter atteinte aux droits de son gouvernement : c'est ainsi qu'au mois de décembre 1861, l'Angleterre réclama, parce qu'un navire britannique, le *James Campell*, capturé pour violation de blocus, avait été amené à New-York avec le drapeau britannique au-dessous de celui des États-Unis (*Arch. dipl.* 1862. II, 84).

Mais la question peut changer d'aspect. On peut en effet supposer que des particuliers organisent sur un territoire neutre des flottes destinées à rompre les blocus ennemis. Dans ce cas où il ne s'agit plus du fait de citoyens isolés mais de la coopération d'un grand nombre de personnes,

ne doit-on pas tenir l'État neutre pour responsable s'il ne s'oppose pas au départ de ces navires ? La question est plus délicate, car ici l'intention de soutenir la nation bloquée est évidente et ne saurait plus échapper au gouvernement.

Cette difficulté n'a toutefois été prévue par aucun acte international. Le traité de Washington du 8 mai 1871 obligeait seulement les gouvernements neutres « à veiller avec soin à ce que tout navire de guerre ou croiseur, qui doit être considéré avec fondement comme destiné à la guerre avec une puissance amie, ne soit pas équipé et armé sur leur territoirre », et cette disposition ne peut guère être étendue à de simples navires de transport destinés à amener des marchandises dans un lieu bloqué. Car, entre les deux cas il y a certaines différences. La construction et l'armement de navires de guerre sont en soi des actes éminemment hostiles et dont on peut difficilement conjurer les effets désastreux : un vaisseau de guerre, dès qu'il est sorti du port, est en effet pour le belligérant une arme toute forgée que son ennemi ne pourra peut-être jamais détruire ou qu'il ne pourra briser sans s'exposer lui-même à des pertes souvent considérables ; l'équipement de navires destinés seulement à forcer des blocus n'a pas au contraire ces conséquences : ces navires sont en eux-mêmes absolument inoffensifs, et le belligérant pourra toujours et sans courir de risques empêcher qu'ils ne lui nuisent ; ils ne seront un danger pour lui qu'autant que le blocus qu'il a déclaré n'est pas effectif et régulier.

La guerre américaine de 1861 a donné lieu à certains faits de ce genre ; nous voulons parler de ce qu'on a appelé l'organisation systématique du *Blockade running*. Ce fut en effet, en 1863 et 1864, une spéculation favorite

en Angleterre que d'engager ses capitaux dans l'équipement de vaisseaux destinés à transporter des marchandises jusqu'aux ports bloqués du Sud. Les profits énormes assurés en cas de succès compensaient les dangers de l'aventure. La traversée n'avait d'ailleurs pas lieu directement. On se servait comme entrepôt du port de Nassau, près de la côte de Floride, dans l'île anglaise de New-Providence : ce port ordinairement désert devint ainsi en peu de temps le centre d'une activité commerciale considérable, alimentée par le zèle des agents confédérés qui y résidaient. Un certain nombre de ces *coureurs de blocus,* « *blockade runners,* » bâtiments construits spécialement dans ce but, larges, très bas, avec un faible tirant d'eau, peints en gris et n'offrant rien qui pût frapper l'œil, parvinrent bientôt à entrer dans les ports bloqués, et le gouvernement fédéral se plaignit alors de ce trafic que l'Angleterre tolérait ainsi. Mais ces réclamations n'aboutirent point ; le gouvernement anglais ne se crut pas en droit d'empêcher sur son territoire cette organisation des coureurs de blocus, et, sur ce refus de la Grande-Bretagne, les États-Unis durent abandonner leurs protestations : « Vous paraissez confondre deux choses bien distinctes, disait à ce sujet lord Russel dans une lettre qu'il écrivait le 10 mai 1862 à M. Adams. L'acte relatif à l'enrôlement à l'étranger a pour but d'empêcher les sujets de la Couronne d'aller à la guerre, quand le souverain n'est point en état de guerre. C'est ainsi qu'il est interdit à des particuliers d'équiper un vaisseau de guerre dans nos ports ou de s'enrôler au service d'un belligérant. Les personnes agissant ainsi feraient alors la guerre, et par là compromettraient le nom de leur souverain et celui de leur nation. Mais ce n'est pas là ce que font les armateurs et les patrons des navires marchands portant des munitions de guerre. Sont-ils pris pour forcer

un blocus ou porter la contrebande de guerre à l'ennemi de celui qui les prend ? Ils se résignent à la capture, sont jugés et condamnés à perdre leur cargaison. Telle est la pénalité infligée par la loi des nations à un tel délit ; et en demandant au gouvernement britannique d'interdire cette sorte d'entreprise, vous lui demandez, en effet, qu'il fasse ce qu'il appartient aux vaisseaux en croisière ou aux tribunaux des États-Unis de faire pour leur propre compte (1). »

Cette opinion du gouvernement anglais paraît avoir prévalu dans la science. M. Moutague-Bernard a, en effet, déclaré mal fondées les prétentions américaines ; et M. Rolin-Jacquemyns (2) a également suivi cette manière de voir, tout en faisant cependant certaines réserves au point de vue théorique : « En droit strict, disait le publiciste belge, nous croyons que l'Angleterre a pleinement raison ; mais ici encore il y aurait à se demander, à un point de vue théorique et dans un intérêt d'avenir, si les règles existantes sont conformes à la justice. La réponse légèrement ironique de lord Russel au gouvernement fédéral : Vous demandez au gouvernement de S. M. de faire la besogne de vos croiseurs et de vos tribunaux, paraît au premier abord assez concluante et même assez exacte. Mais au fond elle n'est rien moins qu'exacte. Ce que l'on demandait au gouvernement britannique, c'était une chose que lui seul pouvait faire, attendu que lui seul est souverain sur son territoire : c'était la prohibition d'une organisation complète systématiquement destinée, sous les yeux d'agents confédérés, à grossir les forces d'un des belligérants et à rendre la besogne des

(1) *Arch. dipl.* 1863, IV, 100.

(2) Moutague Bernard. *A Historical account of the neutrality of Great Britain during the americam civil war* ; 1870, ch. XII. — G. Rolin-Jacquemyns, *Revue de droit international*, 1871, p. 127-129.

croiseurs et des tribunaux fédéraux aussi difficile que possible. La fin de non-recevoir n'est donc qu'un sophisme. Seulement, ce sophisme se justifie par la manière actuelle d'entendre ce qu'on appelle la neutralité. »

TABLE DES MATIÈRES

Châteauroux. — Typ. et stéréotyp. A. MAJESTÉ.

TABLE ANALYTIQUE

(LES CHIFFRES INDIQUENT LA PAGE)

A

B

C

D

E

F

G

H

I

J

L

M

N

P

R

S

T

U

V

W

Ex R. J
1 / 8 / 1

Châteauroux — Imp. Nuret, MAJESTÉ, successeur